Fifth Series Vol LVIII—No. 7

Wednesday, March 17, 1976
Phalguna 27, 1897 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Sixteenth Session)

(*Vol. LVIII contains Nos. 1—10*)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

Price : *Rs.* 2.00

CONTENTS

No. 7, Wednesday, March 17, 1976/Phalguna 27/1897 (SAKA)

	COLUMNS
Oral Answers to Questions :	
*Starred Questions Nos. 121 to 123, 125 and 127 to 133.	1—32
Written Answers to Questions :	
Starred Questions Nos. 124, 126 and 134 to 140.	32—38
Unstarred Questions Nos. 680 to 766	38—118
Papers laid on the Table	118—21
Committee on Private Members' Bills and Resolutions—Sixtieth Report presented.	121
Railway Budget, 1976-77—General Discussion	121—278
Dr. Kailas	122—29
Shri Bibhuti Mishra	129—36
Shri R. S. Pandey	136—40
Shri J. P. Dube	140—45
Shri Chandrika Prasad	145—51
Shri Jagannath Mishra	152—56
Shri Shyam Sunder Mohapatra	156—59
Shri Dharnidhar Das	159—62
Shri Bhogendra Jha	162—65
Shri Ramshekhar Prasad Singh	165—69
Shri R. P. Yadav	169—73
Shri Paokai Haokip	173—75
Shri Krishna Chandra Halder	175—78
Shri C. D. Gautam	178—81
Shri Syed Ahmed Aga	181—84
Shri Yamuna Prasad Mandal	184—88
Shri E. R. Krishnan	188—89

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the question was actually asked on the floor of the House by that Member.

Shri Md. Jamilurrahman . . . . 190—203
Shri Chiranjib Jha . . . . 204—07
Shri Mallikarjun . . . . 207—10
Shri Indrajit Gupta . . . . 210—13
Shri Shankar Dayal Singh . . . . 213—18
Shri S. L. Peje . . . . 218—20
Shri Nathu Ram Ahirwar . . . . 220—24
Shri P. G. Mavalankar . . . . 224—29
Shri M. C. Daga . . . . 229—31
Shri Dhamankar . . . . 231—35
Shri Ram Hedaoo . . . . 235—38
Shri M. Ram Gopal Reddy . . . . 238—40
Shri Mohd. Shafi Qureshi . . . . 241—52
Shri Shiv Kumar Shastri . . . . 252—54
Shri Biswanarayan Shastri . . . . 254—57
Shri Raja Kulkarni . . . . 258—62
Shri K. Pradhani . . . . 262—64
Shri N. K. Sanghi . . . . 264—70
Shri Mohan Swarup . . . . 270—73
Shri Vasant Sathe . . . . 274—78
Shri Kamlapati Tripathi 278
Business of the House. 240

LOK SABHA

Wednesday, March 17, 1976/Phalguna 27, 1897 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Bilateral Cooperation between India and U.S.S.R in Radio, T. V and Communications

+

*121 DR RANEN SEN:
SHRI S A MURUGANANTHAM

Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state:

(a) whether he visited the Soviet Union recently and had talks about bilateral cooperation in Radio, Television and Communications; and

(b) if so, the main points of agreement?

THE MINISTER OF STATE OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA): (a) Yes, Sir.

(b) The talks were exploratory in nature. Plans on the nature and extent of cooperation are still to be worked out.

DR. RANEN SEN: The answer is quite evasive. It seems as if the minister had gone for a holiday to the Soviet Union When he went, may I know whether there was any idea to bring about actually cooperation between India and the Soviet Union?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: The trip was not a holiday, it was a working trip We had wide-ranging talks on subjects of mutual interest The answer is not evasive, it is a perfect answer that the talks were exploratory and the details are being worked out.

DR RANEN SEN: Was any suggestion made by the Government representative, i.e., the minister, to the other side in regard to this matter?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: There were various items on which we wanted to ascertain each other's view-points This was done Long talks were held We understood their views and they understood our views We stated our requirements. These talks were exploratory in nature. Nothing specific was discussed.

SHRI S A MURUGANANTHAM: May I know whether any steps are being taken to expedite the talks?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: The talks have already taken place

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER The minister said that talks were held on various matters May I know what concrete issues were discussed during his visit?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: I have already stated that these were general talks In general talks, we do not discuss any concrete matter. Concrete things emerge out of the general talks

Industrial Development of Backward Districts in Bihar

*122 SHRI HARI KISHORE SINGH:
SHRI N K SANGHI.

Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to refix the entries for declaring industrially backward districts in the country,

(b) whether any evaluation has been made about the progress of industrial development in the backward districts, especially of Bihar, and

(c) if so, the main features thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. P SHARMA) (a) and (b) No, Sir

(c) Does not arise

SHRI HARI KISHORE SINGH May I know why no evaluation has been made of the performance of the aid given to improve the industrially backward districts of the country, because the government has been giving a lot of subsidy and other aid to improve the industrial backwardness of 289 districts in the country?

SHRI A P SHARMA The programme evaluation organisation under the Planning Commission which has been set up for the whole country is to evaluate the progress made so far in all the backward districts The question of Bihar will also be taken up.

SHRI N K SANGHI I seek your protection, Sir The answer is hardly satisfactory He has said "No, Sir, Does not arise" to the question. This is far beyond the question put to him. I would draw your attention to the speech of the Finance Minister where he has said that the districts of Aurangabad, Begusarai, Bhojpur, Gaya, Monghyr, Nalanda and Nawadah of Bihar have been brought into the eighth schedule and declared backward The minister says he does not know anything He must be fully aware of this fact

SHRI A P SHARMA The question is about the evaluation of the progress made in backward areas The question was not as to how many districts have been brought under the category of backward districts As I said, the programme evaluation organisation is making a study for all the backward districts in the country and that will include Bihar also

SHRI R S PANDEY To remove the backwardness of the districts priority has been fixed and a directive has been given by no less a person than the Prime Minister herself to improve their *per capita* income etc Since the minister has referred to the entire country May I know what the government is going to do about backward districts in Madhya Pradesh like Bastar?

SHRI A P SHARMA There are 245 districts which are backward in the whole country In spite of so many facilities offered to develop industries in these districts, it is a fact that little progress has been made Therefore, this evaluation committee has been set up to find out the reasons This would apply to M P also

SHRI NAWAL KISHORE SINHA May I know whether the Estimates Committee has examined the matter and made certain recommendations with regard to the facilities and other connected things required for the development of backward districts and what the government propose to do in the direction of modification of their policy and programmes for the development of the backward districts in view of the recommendations of the Estimates Committee?

SHRI A P SHARMA: The recommendations of the Estimates Committee have been considered by the government On the basis of that also, new criteria are being proposed in consultation with the Finance Ministry and the Planning Commission The whole matter is under the consideration of the government

Effect of Import Policy on Small Scale Industries

*123 SHRI M RAM GOPAL REDDY Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state

(a) whether some State Governments have protested against the present import policy which is inconvenient for small scale industries, and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A P SHARMA) (a) and (b) No protests have been received by the Small Industries Development Organisation from any State Governments against the present import policy in respect of small scale industries Some important concessions are provided to small scale industries in the present Import and Export Policy The matter is under review with a view to providing further facilities in the import policy to be finalised for the year 1976-77

SHRI M RAM GOPAL REDDY The Minister had an opportunity to say No But he has chosen to reply in detail I would like to know as to what are the concessions given to small-scale industries under the present policy of imports and exports

SHRI A P SHARMA This policy of government is being reviewed every year in the month of April According to the review made last year, all industries are entitled to apply for automatic licences direct to the Joint Controller of Imports and Exports; and the following facilities are given Value of the actual consumption of imported raw material and components during the period 1974-75, the value of actual users' licence; release orders obtained for the year 1974-75 plus the value of REP against its own exports, whichever is less

SHRI M RAM GOPAL REDDY Is the Minister in a position to state as to what are the new facilities that are going to be given?

SHRI A P SHARMA The review will be undertaken in the first week of April, and the hon Member should await the decision of the Government

SHRI PRIYA RANJAN DAS MUNSI Is it a fact that there are certain components and raw materials which are required both for large-scale and small-scale industries and that in such cases, priorities are not given to the small scale industrialists in granting the import licences, and even if it is given, the quantum of the materials given is of such a low capacity that they had to go ultimately to the large scale industrialists The later bring the import licence and consume it for their companies and give it to the small-scale industrialists at a higher rate

SHRI A P SHARMA It is not correct The decision of the Government and the practice are in favour of the small-scale industry I assure the hon Member that when the review is done during next month he would find that what I stated here, before the House viz that more facilities will be given to the small-scale industries, has come to be true.

SHRI DHAMANKAR Most of the import licence applications from small scale industries are being dealt with at the district level by the industries officers While framing the new policy, will the Industries Department recommend the simplification of this procedure, and provide for send-

ing these applications directly to the Joint C.C.I., instead of their going through the district industries officers?

SHRI A. P. SHARMA. This is actually what is happening. They are not required to go to the district industries officers.

Power Shortage in Five Districts of North Bengal

*125. SHRI PRIYA RANJAN DAS MUNSI: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) whether West Dinajpur, Malda, Cooch Behar, Jalpaiguri and Darjeeling districts of West Bengal have acutely suffered due to power shortage; and

(b) if so, the steps being taken to improve the condition of Jaldhaka Hydel Project to increase the power supply for North Bengal development?

THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K. C. PANT): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) It has been reported by the West Bengal State Electricity Board that there was actually no power shortage in the districts of Darjeeling, West Dinajpur and Malda. Some difficulties were occasionally experienced during the monsoon months of 1975-76 in the districts of Cooch Behar and Jalpaiguri.

(b) There are, at present, three units of 9 MW each installed at the Jaldhaka Hydel Project. Unit No. 1 is in running condition and Unit No. 3 has been repaired and commissioned with full generating capacity. Unit No. 2 has been closed for annual repairs and over-haul.

The Jaldhaka Stage II envisaging installation of 2 generating units of 4 MW each is under execution.

SHRI PRIYA RANJAN DAS MUNSI: In the Statement, it has been stated that in the three districts of North Bengal, i.e. West Dinajpur, Malda and Darjeeling, no power shortage was there; and that the other two districts were facing difficulties only during the time of the monsoon May I know from the hon. Member whether it is a fact that North Bengal being a dominant zone for our foreign exchange earnings through tea and jute—specially through tea gardens—the tea-garden owners require some modernization? For that purpose, they require more power, which cannot at the moment be given by Jaldhaka hydel power station which is supplying 9 mega-watt. Power is also supplied by Bihar and the D.V.C. through Barauni, to Malda, West Dinajpur and Darjeeling. In that case, has the Minister made a study of it; if so, what is the result of that study; and what are the measures which are going to be taken

SHRI K. C PANT. Apart from Jaldhaka, there are various other small hydel units in North Bengal. There are also some diesel sets; and altogether, the capacity installed in North Bengal comes to 48.5 megawatts In addition, some power is sent to North Bengal from the Bihar State Electricity Board, which—I have just mentioned—is about 8 MVA and 4 MVA is sent from the South Bengal Grid. This is the total picture. According to the figures supplied to me, the maximum demand of 1975-76 was 43 MW. So, the installed capacity plus the power that has been added ought to cover the requirements. Earlier in the year Jaldhaka had some difficulties, in two of its units and also some silting problem in the river. It is got over now and both the units are functioning. So, I think the position now would be much better. The transmission lines between North Bengal and the rest of Bengal are being strengthened. This would also enable to pump in more power, if it becomes necessary.

SHRI PRIYA RANJAN DAS MUNSI: The answer is not satisfactory for two reasons. So, I want some

clarification. I want to know whether the Minister has ever studied jointly with the State Government of West Bengal the actual requirement of power for North Bengal to set up industrial estates, modernise tea gardens as well as step up the development programmes of North Bengal and, if so, what is the requirement? In that regard I want to know whether the existing hydel and other diesel units are working satisfactorily and, if not, what measures are the Government taking at the moment to improve the condition?

SHRI K. C. PANT: That is what I just now mentioned. The maximum demand in 1975-76 is 43 MW and it would go up to 51 MW in 1976-77. In terms of energy requirements in million units it is 125 and it will go up to 146. At present the availability of energy is 120 million Kwh. In addition, power is being sent from North Bihar to North Bengal. These are the difficulties. I also mentioned that there were some problems in Jaldhaka—shortage of generation on account of silt in the river. This has been got over and the situation is better now. I have not gone into the requirements of North Bengal, the modernisation of tea gardens and so on. I take the information from the State Electricity Board. which must have gone into the matter.

SHRIMATI MAYA RAY: Would the hon. Minister tell us as to what the Government's thinking is with regard to the transfer of the Dalkhola project from West Dinajpur? This is a very controversial point and I would like to have some clarification on this.

SHRI K. C. PANT: At one stage Dhalkola was under consideration for a 220 MW station by the Technical Advisory Board in the Central sector. But, later on, this matter was considered further and Farraka was considered a better site than Dalkhola. Therefore, there is a proposal in the Fifth Plan to set up a thermal plant at Farraka in the Central sector.

SHRIMATI MAYA RAY: Out of North Bengal?

SHRI K. C. PANT: North Bengal is what is to the North of the Ganga. In fact, just now we are thinking of having a super thermal power station in Farraka in the Central sector. We cannot solve all our power problems by Farraka alone. It must radiate everywhere, including North Bengal.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: The hon. Minister has stated that the installed capacity of power from various power generating sets in North Bengal is 48.5 MW. What is the firm capacity that is available? Is it only to the extent of 20 MW and not more? The statement which the hon. Minister laid on the Table says that out of three units only one is in running condition and the others are under repair. The hon. Minister has stated that the demand for 1975-76 is only to the extent of 43 MW. But that is the existing availability. Having regard to the fact that there is greater infra-structure and potentialities for development of industries and rural electrification, the firm commitment according to the demand in North Bengal should be 120 MW and nothing less. In view of that, despite the installation of generating sets and other things that are being done, will the hon. Minister consider installing another two turbines at least, having 5 MW of power each?

SHRI K. C. PANT: I have given the requirements in terms of megawatts as also in terms of million units.

As far as the functioning of the Jaldhaka Hydel project is concerned, not one but two units are functioning. One unit was earlier down for major repairs. It has bees renovated and it is how functioning. So, two of them are now functioning. One is being repaired. These are of 9 MW each.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: This is the installed capacity. What is the capacity actually available now? It is only 22 MW.

SHRI K. C. PANT: I have said it is 120 million units per year. That is the actual energy generated. Megawatts is in terms of a certain load factor. So, I have given in terms of energy. That will remove the confusion altogether.

Apart from these two units now working, two 1 MW units are coming up at Rinchington Hydel project. Two 3.5 MW diesel sets are also expected to be commissioned in the near future, easing the power position in the area.

Gas turbines are fairly expensive. Though the diesels will cost higher, I think it is going to be cheaper in the long run, though I cannot say definitely. But one has to be careful about the cost aspect also.

DR. RANEN SEN: In the statement it is stated:

> "There are at present, three units of 9 MW each installed at the Jaldhaka Hydel Project. Unit No. 1 is in running condition and Unit No. 3 has been repaired and commissioned with full generating capacity. Unit No. 2 has been closed for annual repairs and over-haul."

That means that out of the three units, only one unit was actually working.

May I know whether the Minister is aware of the fact that one of the reasons for the backwardness of North Bengal, which consists of five districts, not one or two, inhabited by several million people, is the lack of power, and whether Government is contemplating a super thermal power station at Farakka at the earliest? May I know whether active steps are being taken to see that this lack of power is immediately made up by the Central Government, or by the State Government with the assistance of the Central Government?

SHRI K. C. PANT: My hon. friend read out from the statement but says that only one unit is functioning.

DR. RANEN SEN: I said "was".

SHRI K. C. PANT: From the statement you will find that Unit No. 1 is in running condition and Unit No. 3 has been repaired and commissioned.

DR. RANEN SEN: But it was also not working.

SHRI K. C. PANT: Now two are functioning.

So far as the other schemes for the area are concerned, apart from Farakka, there is the Chukha project in Bhutan, and the surpuls power from that will also flow into India. That is the agreement with Bhutan. That power will come to this area. There is also the Lower Lagyap project. It is a small project, but some power will perhaps be surplus from it and that will also flow. This is the complex of projects in that area, and the super thermal station will certainly be a very big addition to power in that region.

DR. RANEN SEN: When is it coming?

SHRI K. C. PANT: Not before the Sixth Plan.

MR SPEAKER: Next question. Absent.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER: The Deputy Minister of Parliamentary Affairs asked Mr. Singh to go out. I wanted to put a supplementary quesaion.

States following Pre-Censorship of News or Censorship Guidelines

*127. SHRI TRIDIB CHAUDHURY: Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state:

(a) in how many States the system of pre-censorship of news and other matters intended for publication in newspapers, weeklies and monthlies etc., imposed since Emergency Proclamation of the 25th June, 1975, is still prevailing;

(b) in how many States and Union Territories the system of pre-censorship has been withdrawn in favour of voluntary restraint by the newspapers themselves according to guidelines issued by the official censorship agencies, and

(c) whether in West Bengal and some other areas the newspaper editors and news agencies have preferred the system of pre-censorship instead of following the guidelines?

THE MINISTER OF STATE OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA) (a) to (c) The pre-censorship Order issued by Government on 26 6 75 is still in force However, newspapers have been exempted from pre censorship on the clear understanding that they would exercise self regulation and take full responsibility for observance of the censorship Order. This relaxation from pre-censorship is operating in all the States except West Bengal, Rajasthan and Punjab As far as the Government is aware newspapers have welcomed the relaxation of pre censorship

SHRI TRIDIB CHAUDHURY Mr Speaker Sir the Minister has not really answered part (c) of my question So I would like to know whether—in West Bengal particularly and the other two States—their editors have actually represented to the Government to the State Censorship authority and others concerned that they would prefer pre-censorship in view of the Press Objectionable Matter Act which imposes an additional responsibility on them I want to know whether it is a fact or not? If not, then why in these three States pre censorship is still in operation?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA I answered this particular matter in the last part of my answer I shall clarify it further The editors as far as my present knowledge goes, did not prefer pre-censorship but because of the reasons which the State Government themselves have stated to us that it would be better if the Press Censorship Order is not relaxed in West Bengal The same plea was made to us by the other two State Governments, that is, Punjab and Rajasthan As far as the objectionable matter is concerned, you are aware that this came much later First it came in the form of a Presidential Order and later this particular Ordinance was converted into a law by Parliament The relaxation took place much earlier and a decision not to relax it in Punjab was also taken much earlier than the Objectionable Matter Act So these two cannot be connected together and neither are they remotely connected with each other

SHRI TRIDIB CHAUDHURY With regard to relaxation order on pre censorship as early as August 1975 the Chief Censor only exempted accredited Press representatives to send this news despatch to their papers without pre-censorship I think it is correct *But with regard to other items* for instance articles editorials which are not strictly news items as such to what extent is pre-censorship exercised? With regard to these items I would like to know whether the attention of the Government has been drawn to the observations of the Bombay High Court in a recent judgement With regard to such news items and matters I would also like to know whether there has been any rethinking on the part of the Government with regard to exercising pre censorship?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA The relaxation from pre censorship is relatable to all that is printed in newspapers including editorials, central page articles and other things except in certain specified matters which are sensitive in nature and where in the public interest it is necessary to pre-censor news where we specify that any news or comments or views relating to a particular subject should be subject to pre censorship Apart from such things wherever relaxation has been effected everything is pre-censored As far as the judgment of the Bombay High Court is concerned we have

studied that matter carefully and we feel that they have not taken a wholly correct legal decision Therefore, we are preferring an appeal to the Supreme Court against that judgment

SHRI INDRAJIT GUPTA As far as I am aware, the press covering the proceedings of this House has also been exempted from pre-censorship and certain guidelines framed by the Chief Censor or issued by the Chief Censor have been given to them They are expected to function within that framework If I am wrong, the hon. Minister will correct me As far as the proceedings of this House go, that is to say, the speeches made here by the hon Members, I want to know whether it is a fact or not that any such guidelines have been given which enable the press to report speeches in this House more extensively and more liberally than was done in the last two sessions which were held after Emergency and, secondly, whether the hon Minister agrees or not generally, with such observations of the Bombay High Court, if I may with your permission quote one or two remarks or comments made by Mr Justice D P Madon and Mr Justice M H Kania

> it is not the function of the censor acting under the censorship order to make all newspapers and periodicals to trim their sails to one wind or to tow along in a single file or to speak in chorus with one voice"

In other place, they have said:

> ' it is not the function of the censor to force public opinion in a single mould or to turn the press into an instrument for brainwashing the public
>
> Under the censorship order, the censor is appointed the nurse maid of democracy and not its grave digger Dissent from opinions and views held by the majority and criticism and disapproval of measures initiated by a party in power make for a healthy climate and it is not for the censor to inject into this lifelessness of forced conformity."

I can go on quoting from the judgment They have very clearly in another place said that it is equally the responsibility of the censor to be vigilant about attempts at "preceding violence and creating public disorder' and so on and they have further said, "he should not imagine lurking dangers and hairpin bends when all that exists is a straight road".

I would like to know, in the spirit of this judgment, whether the Government or the hon Minister has thought about modifying the guidelines given to the press at least in so far as the coverage of the proceedings of this House go so that they also do not imagine lurking dangers for them, if they report what is said here Will he see to it that they are given the maximum latitude within the guidelines which conform to the spirit of this judgment?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA The guidelines that have been issued to the pressmen who cover parliamentary proceedings are such which come fully within the law and, broadly, under the Objectionable Matters Act we have also covered those things which can be considered objectionable The spirit of the law has been very well reflected Sir I am not sure whether you would allow me to make any comments or to give my opinion about the judgment which is under appeal and which is not settled We have yet to hear the final verdict If I might give my general opinion we have never attempted to do what the High Court has described We have not tried to do that I do not know how the hon Supreme Court came to the conclusion that we have tried to do that kind of a thing As a matter of fact, we have never tried to do the kind of thing that the High Court has taken upon itself to describe It is a fact that there is no pre-censorship on the report of the House Guidelines that have been given to the pressmen are available to the Hon Members They can have a look at them and if there is anything objectionable from their point of view and

Mr. Gupta feels there is anything in the guidelines which militates against the observation made by the High Court, he can point it out to me. I have carefully considered the matter and I have also had a short discussion with Mr. Gupta, and I find there is nothing objectionable in these guidelines. These guidelines are helpful and they are also so wide and clear that the reporting of the Parliament can be truthful, objective and constructive and anything that is not healthy and helpful can be prevented from being reported.

श्री डी० एन० तिवारी : क्या यह सही है कि कुछ पत्र प्रतिनिधियों के **लेटर्स आफ एक्रिडीशन्स** कैंसिल किये गये हैं क्योंकि उन्होंने सेन्ट्रल गवर्नमेंट या स्टेट गवर्नमेंट कन्सर्न्ड के साथ ठीक तरह से विहेव नहीं किया था ? अगर यह सही है तो कितने लोगों के **लेटर्स आफ एक्रिडीशन्स** कैंसिल हुए हैं और किन किन वजह से हुए हैं ?

श्री विद्या चरण शुक्ल: अध्यक्ष जी, यह प्रश्न इस में नहीं आता है। इस के लिए आगे दूसरा प्रश्न हैं ।

SHRI BHOGENDRA JHA: Pre-censorship was introduced in a particular background under particular conditions. Certain things have changed since then, but the basic thing remains that the pen is still subjugated to the power of the press. One of the objectives was that the pen should be free from the power of the press, so that this pre-censorship is not required any more in the future. So I would like to know if there is any proposal for merging of the agencies and freeing the press from the press monopolists—whether Government is taking some special steps in that direction to enable the press to act freely and to enable the journalists also to act freely.

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: That is an entirely different question; it is not related to this.

SHRI R. P. DAS: I would like to know whether a news item, once it is censored, is required to be censored again. Are there any instructions to the District authorities and the State authorities that they can withhold any news item that has once been censored by the authorities?

SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA: There is nothing in law which prevents re-censoring of a news item that has once been censored.

Development of Hill Areas/States

*128. PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) whether the Planning Commission has developed any special strategy for the development of the hill areas/States in general and the communications and telecommunications like Rail and Road transport and postal and telegraph facilities in particular in these areas; and

(b) if so, a brief outline of the strategy and the specific steps taken in this regard, including the names of any projects approved on a priority basis for the hill regions/States?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I. K. GUJRAL): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House.

Statement

While the responsibility for the development of Hill States/Hill Areas is primarily that of the concerned State Governments, the Central Government evince special interest and supplement the efforts of the State Governments by providing special Central assistance to States which have hill areas and a liberal pattern of Central assistance to Hill States. Effort is also made to ensure that programmes taken up are of a nature which will bring direct economic benefits to the people of these areas. In this context, development of infrastructure like communications, rail and road trans-

port and postal and telegraph facilities is integrated with the general development of the area with a view to ensuring that the pace of economic development is maximised

As far as development of transport facilities is concerned, although the major thrust is in developing adequate road structure in the hill areas, some schemes for the construction of new railway lines and the conversion of metre gauge to broad gauge lines have also been taken up in the Draft Fifth Plan These are (a) construction of Rampur Kathgodam broad gauge line, (b) conversion of Bongaigaon—Gauhati line from metre gauge to broad gauge and (c) survey of seven new railway lines in North Eastern region

Even though Communication facilities are generally provided in localities where they could be viable and remunerative, in hill areas the P&T Department have adopted a policy of providing post and telegraph facilities even where these would not be remunerative

The States having pockets of hill areas have also been asked to prepare integrated area sub plans for which special Central assistance is provided by the Government of India

PROF NARAIN CHAND PARASHAR From the statement it appears that the primary responsibility for the development of hill areas has been assigned to the States But since these States are mostly backward in economic development and have very small budgets it is not possible for them to develop the areas to their satisfaction Moreover, there are certain Departments in the Central Government which have a special responsibility to develop these areas I am aware of the fact that as far back as 1965 the National Development Council which was constituted to go into the question of development of hill areas, suggested a special strategy but the achievement so far has been that the hill areas have failed to get their due The report of the Estimates Committee on the role of the Planning Commission in the development of backward areas—this is the 69th Report for the year 1974-75—and the report of the Public Accounts Committee on new railway lines have both suggested that hill areas should have been given a better deal and the report on new railway lines suggested in particular that certain lines within the hill areas, said to be unremunerative, can be made remunerative because infrastructure can give incentives for development In view of this, may I request the hon Minister for Planning to have a sympathetic approach to the hill areas and also to say whether this survey to get new railway lines in the north eastern region is symbolic of the approach of the Planning Commission and, if so, whether the new railway lines which have already been inaugurated in hill areas especially in Himachal Pradesh and Jammu & Kashmir and other States would be given some consideration and some relaxation of the criteria regarding remunerativeness will be provided and these areas will be given priority I may refer in this context to the specific line, Nangal-Amb-Talwara in Himachal Pradesh which was inaugurated by late Shri L N Mishra after giving a commitment to this House on 13th August, 1974 and reiterating it on 9th September, 1974—which was inaugurated by him just 12 days before his death

SHRI I K GUJRAL My hon friend has put a rather long question, and if I were to cover all the points raised by him then Sir you will have to permit me to speak for a long time I would only draw his attention to the statement that I have laid on the Table of the House in which we have said

"While the responsibility for the development of Hill States/Hill Areas is primarily that of the concerned State Governments the Central Government evince special interest and supplement the efforts of the State Governments by providing special Central assistance to States which have hill areas and a liberal pattern of central assistance to Hill States"

may say this in this context that, in allocating funds in the Draft Fifth Plan, a provision of Rs. 500 crores has been made for the development of hill areas and in the next year's Plan allocation we have allocated Rs 36 crores for hill areas, Rs 40 crores for tribal sub plans and Rs 16.5 crores for North-Eastern Council, totalling Rs 292.5 crores, which is a considerable step up from the current year's allocation. Therefore it is not as if attention is not being paid here.

My hon friend has drawn my attention to the report of the Hill Areas Committee which had asked for liberalisation of the terms and support to hill areas. It has been agreed to and that is why the ratio between grants and loans is fifty fifty in some hill areas and ten-ninety in others.

So far as railway lines are concerned my hon friend has been quite worried about them particularly about one particular line. The general strategy that we follow in the development of hill areas is that since the density of traffic both of goods and passengers is somewhat thinner than in other reas the main thrust is for roads and road transport and that is why a liberal allocation is made in that phere.

Regarding the particular line to which my hon friend has drawn my attention I am aware of the fact that the late lamented Shri L N Mishra had laid the foundation stone of that. We feel that we should do something about it but at the moment our resources will not permit. I hope when the resources position improves this will be given a look.

PROF NARAIN CHAND PARASHAR: In view of the fact that the hon Minister for Planning has given a sympathetic assurance may I request him to consider whether or not it would be desirable to have a new strategy for the development of infrastructure in hill areas in particular because if these new railway lines in the hill areas and new communication network and infrastructure in the hill areas are dovetailed with the general development of the country and are considered along with the other lines, then I am afraid the hill areas will not be able to get justice. In view of the fact that he has been kind enough to state in his reply in the statement that the P&T Department allow even unremunerative projects in the hill areas to come up, may I request him whether the Planning Commission would be pleased to consider this request from the representatives of the Hill States that a new strategy be developed for hill areas and that the plans for rail way lines in hill areas be considered on an entirely different footing keeping in view the liberal approach which the Minister has accepted?

SHRI I K GUJRAL: My hon friend, whereas he agrees with the general strategy that is being adopted by the Planning Commission for development of hill areas is only concerned about railway lines. If that is the point, I would only say that it would be difficult to make a general statement. Every scheme can be examined only on merits. Some schemes have been examined on merits and some railway lines have been sanctioned. About the others to which my hon friend has drawn our attention when resources permit we will give them a sympathetic consideration.

SHRI DINESH SINGH: One of the problems of hill areas is the problem of deforestation. This is on account of both by indiscriminate felling of trees by contractors who do not belong to the local areas as well as because of the shortage of fuel. Has the Minister considered a national programme—because it is a matter which affects the country as a whole and the entire climate and ecology—of afforestation and providing cheap fuel to the hill areas?

SHRI I K GUJRAL: I am in entire agreement with my hon friend that afforestation and trying to deal with the problem of deforestation in a concerted effort is a must for our national survival. That is why from time to

time at Prime Minister's level, attention of the Chief Ministers and others has been drawn to this In Plan also, we have provided funds for this both in the State Sector and Central Sector but the main thrust will grow only on the basis of a movement and national consciousness Some time back, my hon friend will recall that in Almora we came across a very interesting movement when some local people actually offered satyagrah in a forest resisting the cutting of the trees I think this type of movement is needed Local resitance to any cutting of three which is indiscriminate and which is not according to the Plan will definitely grow

SHRI BHOGENDRA JHA And they would not be arrested under DIR

SHRI I K GUJRAL I can assure my friend that we believe in and attach a very high importance to the trees and forests and anybody who does it indiscriminately without any Plan is not serving the national cause and DIR should be used against those who are acting against the national cause and not against those who support the national cause I can assure the hon Member to that extent

So far as provision of cheap fuel is concerned it is receiving our attention

Central Assistance for Kali Hydel Power Project in Karnataka

*129 SHRI P R SHENOY Will the Minister of ENERGY be pleased to state

(a) the amount of Central assistance required for completion of Kali Hydel Power Project in Karnataka in the year 1976-77, and

(b) whether this assistance is being provided by the Centre?

THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K C PANT) (a) and (b) The Kalinadi Hydel Project forms part of the State Plan of Karnataka and has to be funded from the approved State Plan outlay Central Assistance is provided for the State Plan as a whole and not for individual projects During 1976-77 the assessed needs of Rs 45 crores for the project have been provided in the State Plan

SHRI P R SHENOY The Kalinadi project is one of the major hydel projects of the country and generation of power in a big way is one of the items in the 20-Point Economic Programme In view of this I would like to know, whether the Central Government would give any special assistance to the Government of Karnataka for the implementation of Kalinadi project expeditiously

SHRI K C PANT The project first phase was started in 1971 and the expenditure on the project upto the end of 1974-75 was Rs 47 2 crores In 1975-76 it is likely to be of the order of 34 crores, and as I said in 1976-77 the allocation is of the order of 45 crores This will give an indication of the step-up of investment in the project It is proposed that the outlay will be more or less as required by the State Government in 1976-77 The requirement as assessed by them was 46 89 crores and Rs 45 crores have been provided after an analysis here

In the non-Plan assistance of Rs 10 38 crores was given in 1972-73 and Rs 14 89 crores in 1973-74 which completely covered the actual expenditure in these two years and this was given by the Central Government Apart from this in 1975-76, special advance assistance of Rs 10 crores has been earmarked for this project in addition to the annual provision of Rs 24 crores The LIC have advanced loans of Rs 7 5 crores and Rs 2 75 crores to the Mysore Power Corporation for 1974-75 and 1975-76 respectively for this project This is in recognition of the importance not only for Karnataka, but whole of southern region.

SHRI P. R. SHENOY: May I know what was the original demand of the Government of Karnataka for implementation of this project for the year 1976-77? May I also know the reasons why it has been reduced, even if it be by one crore?

SHRI K. C. PANT: The exercise of having discussions with the Planning Commission is to arrive at a figure after taking into account the progress of the project, the amount that is already spent and the resources available. Rs. 45 crores was decided as a result of this exercise. It was decided with a view to see that the project is completed within the schedule.

European market for Coir Products

+

*130. SHRIMATI BHARGAVI THANKAPPAN:
SHRI C. K. CHANDRAPPAN:

Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether a high-level delegation visited West European countries recently to explore the E.E.C. market for Coir products;

(b) if so, the result thereof;

(c) whether this high-level delegation tried for technological know-how and collaboration with West European countries; and

(d) if so, the facts thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. P SHARMA): (a) Yes, Sir.

(b) to (d) The objective of the delegation was to establish contact at the highest level in trade, industry and Government to protect the interests of coir exports from India as against competition from other natural and synthetic substitutes. The delegation's discussions in Europe covered the questions of reduction in the common external tariff of the E.E.C., progressive transfer of technology and production to India in the field of coir, joint campaign to promote coir in the market and cooperation in research and development to find new en-uses of coir. The response of the Governments, trade and industry to all these suggestions was positive

The delegation returned to India only on the 9th March, 1976. The detailed report of the delegation still under preparation.

SHRIMATI BHARGAVI THANKAPPAN: May I know whether there have been signs of increased exports of coir goods to the West European countries? If so, do the Government propose to take steps to help the State Governments especially the State of Kerala, with adequate financial assistance for the development of the coir industry?

MR. SPEAKER: Would you help the State Government to finance the develooment of this industry?

SHRI A. P. SHARMA: So far as the coir industry is concerned, there is a definite proposal for the Central Government to assist this industry and to that extent, the Central Government is assisting and the balance has to be done by the State Government.

SHRIMATI BHARGAVI THANKAPPAN: The Minister's reply says that the report of the delegation is still under preparation. May I know by what time the detailed report of the delegation will be ready and by what time do the Government propose to chalk out an export promotion scheme for the promotion of exports of coir products?

SHRI A. P. SHARMA: For some time past exports of coir and coir products from India have declined and it was for this purpose and to boost up our exports that this team visited several countries and there had been discussions and in certain

fields like the transfer of technology there is going to be collaboration between the coir industry and the foreign Industrialist and as a result of that, we hope that the production of coir in our country will improve both in quality and quantity and we will be able to revert back to our former position and will be able to export much more than what we did in 1974-75.

SHRIMATI BHARGAVI THANKAPPAN: By what time the report is expected.

SHRI A. P. SHARMA: The report will be prepared within a week or ten days from to-day.

SHRI K. NARAYANA RAO: May I know which are the foreign countries that are competing with our coir products and if so, how our products compare with the products exported by other countries?

SHRI A. P. SHARMA: Most of the European countries largely purchase coir yarn from India, but, lately there has been competition from Sri Lanka and it is for that purpose that we are seeking collaboration to improve upon our quality.

Amount spent on Idukki Hydro Electric Project

*131. SHRI N. SREEKANTAN NAIR: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) the total amount so far spent on the Idukki Hydro Electric Project; and

(b) the names of foreign countries assisting the Project and their contribution?

THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K. C. PANT): (a) and (b). The total expenditure incurred so far on the Idukki Hydro-Electric Project in Kerala is about Rs. 107.50 crores. Assistance from Canada, under the Colombo Plan, has been given for the construction of the project and their contribution is 7.8 million dollars by way of grant and 11 million dollars by way of long-term loan.

SHRI N. SREEKANTAN NAIR: May I know whether the offer to continue to help the project by Canada during the second stage of the construction of IDIKKI Project has been accepted by the Government?

SHRI K. C. PANT: Just now Stage I is going on. Unit I has been commissioned in February. Unit-II is to come up in March. Unit III is to come up in July. When Stage III comes up, at the time of the finalisation of detailed stage III this can be discussed.

SHRI N. SREEKANTAN NAIR: Have we technical know-how to manufacture 130 MW turbines in this country? If not, whether we will complete our negotiations early so that the time-lag may not be there?

SHRI K. C. PANT: I should think we do have know-how to manufacture 130 MW Turbines because now turbines even of 200 MW are being manufactured by BHEL. But all this has to be taken into account while finalising the details because it is possible sometimes that orders for one or two units of 130 MW may not suit BHEL. Anyway the matter has to be discussed with them. I cannot commit.

Loss of Production due to Closure of Industrial Units

*132. SHRI DHAMANKAR: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state the estimated loss in the production as a result of closure of industrial units such as units for Engineering and Electrical Equipment, Glass, Ceramics and the frozen assets representing capital investments in these affected units?

THE MINISTER OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI T A PAI) A Statement is laid on the Table of the House

Statement

Industrial units resort to closure for varying periods for a variety of reasons It is not possible to give a complete list of all closed units as many of them pertain to the unorganised sector Based on the available information, however, the number of units (registered with the DGTD) which are known to be closed, grouped industry-wise, is given in the attached Statement It is not possible to indicate any figure in regard to loss of production in respect of such units because, apart from the wide variety of products of different value they are supposed to produce the likely rate of utilisation of capacity (which depends on a large number of factors including demand price and quality of the product) cannot be uniquely stated since no assumption can be made of the percentage utilisation of capacity likely to have been attained in each of the closed Units On a very rough, aggregative basis it has been estimated that the loss in the value of production from these 50 closed units may be in the neighbourhood of Rs 59 crores This is at best a very rough estimate

It is likewise not possible to indicate the value of assets thus frozen because of the different age and condition of the equipment in the different units, and the absence of figures of the written down value of the equipment in each of the closed units

Statement

No	Name of Industry	Number of Closed Units
1	2	3
1	Metallurgical Industry	10
2	Industrial Machinery, Machine Tools & Earth Moving Equipment	7
3	Wires and Cables	6
4	Other Electrical Engg Industries	7
5	Auto & Auto Ancillaries	4
6	Light Mechanical Engineering Industries	5
7	Ceramics	5
8	Heavy Mechanical Engineering Industries	6
	TOTAL —	50

SHRI DHAMANKAR. It has been estimated that the loss in the value of production from 50 closed units may be in the neighbourhood of Rs 59 crores If you go through the list all these are vital industries Have Government assessed the volume of unemployment created by the closure and what are the reasons for closure —lack of finance lack of technical assistance, lack of marketing facilities and has the DGTD done anything in this matter for diversification of production?

SHRI T A PAI Units have been closing down from time to time The list that we have given includes some industries which have been closed down as far back as 1970 some on account of out-dated machinery During the last two or three years some units came into difficulty on account of power shortage and financial difficulties also On account of the sickness in some other industrial units, recently we have invited all the bankers who had been principal financiers of these institutions and also some consultancy firms in order to find out basic causes of sickness and how these units could be revived and to prevent also further sickness of this type in the days to come

SHRI DHAMANKAR Whether these industries which have closed down would come within the purview of the Industrial Reconstruction Corporation of India? Has anything been

done to re-start these industries, and have these industries approached IRC. for re-construction?

SHRI T. A. PAI: Some of these have approached the Government. Their problems have been sorted out. They have started re-functioning. But the Industrial Reconstruction Corporation does not take the initiative for approaching all these units. It is the other way round. If any unit has approached and the Industrial Reconstruction Corporation has not been able to help, we shall look into that.

SHRI NAWAL KISHORE SINHA: May I know whether there is a monitoring cell in the Industrial Department of the State or the Centre to watch the progress and the behaviour of these industrial units so that they may not face the same problem every day they start operations.

SHRI T. A. PAI: For the last one year monitoring has been continuously done and we are, perhaps, in a position to know the units falling short of production. This effort shall be continued.

Generation of Power from Atomic Energy

+

*133. SHRI BHOGENDRA JHA:
SHRI SHIV KUMAR SHASTRI:

Will the Minister of ATOMIC ENERGY be pleased to state to total generation of power from Atomic Energy in the country at present?

THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K. C. PANT): The present total capacity of operating nuclear power stations in the country is 640 MW.

SHRI BHOGENDRA JHA: The question has been edited in a way that the other part has been left out.

I would like to know from the Minister whether the future programme of Atomic Energy has been stayed or even delayed, whether the U.S. Secretary of State, Dr. Henry Kissinger openly attacked our policy of peaceful use of nuclear energy as if we are violating some international law or agreement or something like that insinuating as if our peaceful intentions are not bona fide and whether in view of this attack the next explosion for peaceful purposes is being delayed?

Shri K. C. PANT: The question of next explosion does not arise at the moment because the first explosion produced certain results which are still under study. It is only when it is considered desirable to go ahead with any explosion that we will consider it. It is premature to say anything about it at all now. So far as the present generation is concerned any attack by any person outside this country is not likely to have any appreciable impact on the stations which we are working just now.

SHRI BHOGENDRA JHA: There was a proposal for having independent and separate units in Eastern U.P. which will be helpful to Western Bihar and may I know whether this proposal is going ahead or it is being given up?

SHRI K. C. PANT: There is no proposal for setting up any nuclear station in Eastern U.P. or Western Bihar There is one station being set up in U.P. and that is Narora.

WRITTEN ANSWER TO QUESTIONS

बिहार में निजी कोयला खानों का राष्ट्रीयकरण

*124. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या ऊर्जा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

(क) क्या कोयला खानों के राष्ट्रीयकरण के पश्चात् भी बिहार मे 54 कोयला खानों पर निजी मालिकों का आधिपत्य है और वे उनका संचालन करते है ;

(ख) यदि हां, तो इन कोयला खानों का राष्ट्रीयकरण न किये जाने के क्या कारण हैं ;

(ग) क्या बिहार सरकार ने केन्द्र सरकार से उन खानों को अपने आधिपत्य में लेने का अनुरोध किया है, और

(घ) यदि हां, तो सरकार की इस सम्बन्ध में क्या प्रतिक्रिया है ?

ऊर्जा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) (क) से (घ) कोयला खानों के राष्ट्रीयकरण के पश्चात् केन्द्र सरकार के निदेश पर बिहार सरकार ने निजी पार्टियों द्वारा धारित 54 पट्टे रद्द कर दिए हैं तथा वे पट्टे सरकारी क्षेत्र की कम्पनियों को मंजूर किए जा चुके हैं ।

तमिलनाडु में हिन्दी विरोधी आन्दोलन में भाग लेने वाले व्यक्तियों को पेंशन

*126. **श्री शंकर दयाल सिंह** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या तमिलनाडु में पिछले हिन्दी विरोधी आन्दोलन में भाग लेने वाले व्यक्तियों को पेंशन दी गई है ,

(ख) यदि हां, तो ऐसे व्यक्तियों की संख्या कितनी है, और

(ग) उन्हें पेंशन के रूप में प्रति वर्ष कितनी राशि दी जाती है ?

गृह मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री एफ० एच० मोहसीन) :(क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) 1480

(ग) उन व्यक्तियों जिन्होंने अपना बलिदान दिया था उनके आश्रितों को प्रत्येक मामले में 100— रुपये प्रति माह अथवा 1200 ।—रुपये प्रति वर्ष और जिन्होंने आन्दोलन के सम्बन्ध में जेल काटी थी उनमें प्रत्येक को 751 —रुपये प्रति माह अथवा 900 ।— रुपये प्रति वर्ष स्वीकृत मामलों के सम्बन्ध में वार्षिक देयता 13,34,700 रुपये हैं ।

Nellethurai Hydro Electric Project

*134 SHRI C H MOHAMED KOYA Will the Minister of ENERGY be pleased to state.

(a) whether the Government of Kerala have raised objection against the sanction issued to the Government of Tamil Nadu to take up the Nellethurai Hydro Electric Project; and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K C PANT) (a) Yes, Sir

(b) The sanction to the project is without prejudice to Kerala's interest in the use of Cauvery waters

Recommendations of Committee on Small Scale Industries

*135 SHRI INDRAJIT GUPTA: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether Government have implemented the recommendations submitted by the Nayak Committee—1975 for development of small scale industries, and

(b) if so, outline thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A P SHARMA) (a) and (b) The Nayak Committee Report on the Re-structuring of State Level Organisations concerned with the development of Small Scale Industries was considered at the meeting of the Small Scale Industries Board in September, 1975, and the recommendations of the Committee were, by and large, approved

by the Board. The State Governments have been advised to implement the recommendations. The Central level organisations concerned like the Small Industries Development Organisation have also taken action to implement the concerned recommendations. A gist of the remendations made by the Committee is given in the Statement laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-10452/76.]

Imbalance in Power Supply to Rural Areas in the Country

*136. SHRI R. S. PANDEY: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the reported imbalances in the power supplied to rural areas in the country; and

(b) if so, the remedial measured proposed?

" THE MINISTER OF ENERGY (SHRI K C PANT): (a) and (b). Power supply to rural areas for irrigation, agriculture and agro-based industries is receiving a high priority in allocation of resources and allocation of energy in case of shortages. The oil crisis has further brought home the necessity of intensifying efforts for rural electrification to replace use of diesel for pumping etc. All steps are being taken to reduce the imbalance between the rural and urban economy

Cancellation of Press Accredition of Journalists

*137. SHRI A. K. GOPALAN: Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state:

(a) whether the Press accredition of some journalists has been cancelled or refused to be renewed this year by Government;

(b) if so, the names of the journalists; and

(c) the reason therefor?

THE MINISTER OF STATE OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA): (a) to (c). According to existing rules for accreditation of correspondents, the list of accredited representatives is subject to review in consultation with the Central Press Accreditation Committee. The list was accordingly reviewed on the 14th February, 1976 in a meeting of recently reconstituted committee. Since the recommendations of the committee are of a confidential nature, they cannot be disclosed in public interest.

Increase in Juvenile Crime in the Country

*138 DR. SARDISH ROY:
SHRI BISWANARAYAN SHASTRI:

Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government are aware that juvenile crime in the country is increasing; and

(b) if so, the reasons therefor and the reaction of Government thereto?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): (a) and (b) Government are aware of the increase in juvenile crime in the country The increase is attributable to the rise in general crime as a result of rise in population and increase in number of regulatory laws and a host of socio-economic factors. Government fully share the concern of the Hon'ble Members over the increasing trend in juvenile crime. Various social welfare measures are being taken by the States to check juvenile delinquency. The Central Government, in the Department of Social Welfare are in close touch with the State Governments and coordinating these efforts.

Test House for Industries at Madras

*139. SHRI M KATHAMUTHU: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether Government have opened a Test House at Madras to serve the testing needs of the industry in the Southern region; and

(b) if so, its functions?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A P. SHARMA): (a) and (b) A Regional Testing Centre has been opened at Madras for providing testing facilities in the Southern region in respect of products and processess of small scale industries covering the field of Mechanical, Metallurgical and other allied trades In addition to providing testing facilities, the other main functions of the Regional Testing Centre would be to assist individual small scale units to set up their own testing arrangements and co-ordinate with the Indian Standards Institution and Technical Testing Organisations in matters relating to standardisation of products in the small scale sector

Production Capacity of Mazagaon Dock and Garden Reach Workshop

*140 SHRI RAJDEO SINGH Will the Minister of DEFENCE be pleased to state

(a) whether the Mazagaon Dock can build submarines and corvettes,

(b) if so, whether their Dock extension has been planned to take up the work of submarine construction; and

(c) whether Garden Reach Workshop is also of the parallel capacity?

THE MINISTER OF STATE (DEFENCE PRODUCTION) IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI VITHAL GADGIL): (a) and (b). Mazagon Dock has the basic technical capability to undertake the construction of these types of Warships but it may need marginal augmentation of its yard facilities and acquisition of expertise in certain areas.

(c) Garden Reach Workshops is capable of building comparatively smaller types of warships But with augmentation of its yard facilities, it could also be developed to build bigger and more sophisticated warships

अस्पृश्यता

680. **डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या अस्पृश्यता का निषेध करने वाले विभिन्न कानूनों के होते हुए भी अनुसूचित जातियों के लोगों के साथ देश में अब भी दुर्व्यवहार जारी है ,

(ख) क्या सरकार का विचार कानूनों को कठोर बनाने के उद्देश्य से वर्तमान कानूनों में संशोधन करने अथवा नये कानून बनाने का है, और

(ग) यदि हां, तो कब तक ?

गृह मंत्रालय, कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री ओम मेहता) :

(क) अनुसूचित जाति के लोगों के साथ दुर्व्यवहार के कुछ समाचार मिले है ।

(ख) और (ग) · अस्पृश्यता (अपराध) और विविध व्यवस्था विधेयक , जो संसद् के समक्ष है, के अधीन अस्पृश्यता अपराधों के लिए अधिक कठोर दण्ड देने का प्रस्ताव किया जा रहा है ।

स्वदेशी स्टेनलेस स्टील के बर्तनों का मूल्य

681. **श्री हुकम चन्द कछवाय** : क्या **उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वदेशी स्टेनलेस स्टील के बर्तनों के मूल्य में वर्ष 1973–74 तथा 1974–75 के दौरान निरन्तर वृद्धि हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो इसके मुख्य कारण क्या थे;

(ग) आपात स्थिति की घोषणा के पश्चात् स्टेनलेस स्टील के बर्तनों के मूल्यों में कितने प्रतिशत कमी हुई है ;

(घ) क्या मूल्य स्थिर रखने के लिए सरकार ने कोई नीति निर्धारित की है; और

(ङ) यदि है हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) (क) जी, हां ।

(ख) स्टेनलेस स्टील की चद्दरों की अपर्याप्त उपलब्धता और उनका अधिक मूल्य होना ।

(ग) 1974–75 के मूल्यों के मुकाबिले कारखाने से निकलते समय के मूल्य पर 7 ½ प्रतिशत की कमी हुई है ।

(घ) स्टेनलेस स्टील के बर्तनों के मूल्यों को स्थिर रखने के लिए कोई विशेष नीति नहीं निर्धारित की गई है ।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

मध्य प्रदेश में पिछड़े और आदिवासी जिलों में उद्योगों को प्राथमिकता दिए जाने के लिए सर्वेक्षण

682. **श्री भागीरथ भंवर** : क्या **उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या मध्य प्रदेश के पिछड़े, औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े और आदिवासी जिलों में उद्योगों को प्राथमिकता दिए जाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम रहा ?

नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० पी० शर्मा) : (क) और (ख) : मध्यप्रदेश औद्योगिक विकास निगम ने राज्य के 24 जिलों का सर्वेक्षण सुख्यात परामर्शदाताओं से करा लिया है तथा शेष जिलों का सर्वेक्षण शीघ्र ही पूरा होने वाला है । औद्योगिक विकास बैंक द्वारा प्रायोजित इन्टर इन्स्टीट्यूशनल दलों ने मध्य प्रदेश सहित औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े हुए सभी राज्यों का विभवपरक (पोटेन्शियल) सर्वेक्षण किया है । राज्य के 14 पिछड़े हुए जिलों का औद्योगिक विभवपरक सर्वेक्षण विकास आयुक्त (लघु उद्योग) द्वारा भी किया गया है जिनमें से 8 जिलों में आदिवासी/जन जाति के लोग रहते हैं ।

जहां तक मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र/आदिवासी जिलों में उद्योग की स्थापना के लिए सुविधाओं/रियायतों का सम्बन्ध है, 45 जिलों में से केन्द्रीय सरकार ने 36 जिलों को रियायती दर पर धन प्राप्त करने के लिए हकदार मान लिया है । इनमें से 8 जिलों (21 ब्लाकों) को केन्द्रीय सहायत

योजना 1971 के लिए तथा आयकर रियायतों के लिए पात्र मान लिया है। राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम, रियायती दर पर धन प्राप्त करने के हकदार जिलों के उद्यमियों को किराया खरीद आधार पर रियायती ब्याज दरों पर मशीनें देता है। पिछड़े क्षेत्रों में उद्योग स्थापित करने सम्बन्धी राज्य सहायता के रूप में भारत सरकार ने अब तक 50.73 लाख रुपये की प्रतिपूर्ति की है।

Development of tribal areas

683. SHRI VASANT SATHE: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government have evolved a new approach for a speedy, effective and integrated development of tribal areas in the country;

(b) if so, important features of the plan-strategy, contents of the programme and State-wise coverage of areas and the number of beneficiaries;

(c) whether there is a proposal to evaluate the programme implementation and achievements of various schemes implemented in tribal areas during the Fourth Plan period; and

(d) whether Government have set up a Central cell to ensure effective and speedier implementation and monitoring of the programme proposed during the Fifth Plan; and if so, the broad outlines thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): (a) Yes, Sir. The States have been requested to prepare Sub-Plans for tribal areas. The Sub-Plan takes an integrated view of the problems of the tribals and identifies the broad objectives and strategies that are to be adopted.

(b) In the new approach an effort is being made to plan from below with reference to the needs of each specific area. For this purpose the entire sub-plan area has been divided into viable Integrated Tribal Development Projects. These Projects are now being formulated by the State Governments for which detailed guidelines have been issued by the Government of India.

In the programmes for tribal development, highest priority has been given to prevention of exploitation which includes review of certain policies like vending of liquor in the tribal areas, tackling effectively the problem of indebtedness, land alienation, etc. The core economic programmes include minor irrigation arrangement for credit and marketing, agricultural and plantation programmes, strengthening of administrative infrastructure etc.

The sub-plan represents the total effort of the State which includes outlays from State Plan itself and there is sizeable supplementation by the Central Government. The basic infrastructure and social services are expected to be provided by the State Plan under the various programmes particularly the Minimum Needs Programme. The special central assistance will be used primarily for pushing up economic programmes.

(c) A review of the programmes taken up before the beginning of the Fifth Five Year Plan is an integral part of the Integrated Tribal Development Project formulation.

(d) A Tribal Development Wing has been created in the Ministry of Home Affairs for ensuring effective and speedy implementation and monitoring the programme. A Joint Secretary heads this Division and suitable staff support is being provided within this Division.

Promotion of Clerks in Central Secretariat Service

684. SHRI R. R. SINGH DEO: Will the PRIME MINISTER be pleased to state the number of clerks who have

completed more than 15 years service in the Central Secretariat Service and the steps contemplated by Government for their promotion in the higher grade?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS, DEPARTMENT OF PERSONNEL AND ADMINISTRATIVE REFORMS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI OM MEHTA) The Central Secretariat Clerical Service was decentarlised in 1962 and as such information regarding the number of Lower Division Clerks who have completed 15 years' service is not available in the Department of Personnel and Administrative Reforms

2 Appointments to the various grades in the Central Secretariat Services are made against a specified number of duty posts sanctioned from time to time in various cadres The posts are sanctioned according to the needs and not with a view to providing promotional opportunities for employees in the lower grades Even so, the following steps have been taken by Government towards the promotion of the Lower Division Clerks to the higher grades —

(i) In accordance with the Central Secretariat Clerical Service Rules 1962, all posts of Upper Division Clerks in the Service are filled by promotion from the Lower Division grade to the extent of 50 per cent on the basis of seniority subject to the rejection of the unfit and the remaining 50 per cent on the basis of Limited Departmental Competitive Examination It has recently been decided to increase the former to 75 per cent and correspondingly reduce the latter to 25 per cent This will help senior Lower Division Clerks to receive promotion earlier than before 50 per cent of the vacancies in the grade of Assistants of the Central Secretariat Service have also been made available for promotion of the Upper Division Clerks as a regular measure from 1974 as against 25 per cent provided originally in the Central Secretariat Service Rules, 1962

(ii) The Central Secretariat Services upto the level of Section Officers were decentralised in 1962. The working of the decentralisation Scheme was reviewed in view of representations received about marked disparities in the promotion prospects of the decentralised categories of the staff as between different cadres and it was decided that while the decentralised set-up should continue the unevenness of promotions may be reduced by prescribing 'Zones for promotion' in the decentralised grades Accordingly, the Rules of the three Services were amended on 26th November, 1969 In accordance with the amended Rules promotions can be made by the cadre authorities from amongst the officers who satisfy the prescribed conditions regarding minimum length of service and are within the prescribed range of seniority prescribed by this Department annually Accordingly, if Lower Division Clerks within the prescribed range cannot be promoted in a particular cadre for want of vacancies they are nominated by this Department for promotion in their turn against vacancies available in other cadres This procedure enables the senior clerks to receive promotion even outside their cadres

(iii) Lower Division Clerks are given training in stenography in the Institute of Secretariat Training and Management and have been made eligible for appointment to Grade 'D' (former Grade III) of the Central Secretariat Stenographers' Service on qualifying in a Departmental Competitive Examination held for them For the purpose of admission to the examination, the upper age limit has been relaxed from 25 years to 45 years For ap-

pearing in the open competitive examinations conducted by the Union Public Service Commission and the Institute of Secretariat Training and Management for direct recruitment to Grade 'C' (former Grade II) and Grade 'D' (former Grade III) respectively of the Central Secretariat Stenographers' Service, the relaxation in the upper age limit from 25 years to 35 years is also admissible to the Lower Division Clerks The question of allowing relaxation in the upper age limit for making the educationally qualified clerks eligible for taking examinations conducted by the Union Public Service Commission for direct recruitment to the Assistants' Grade is also under consideration

मध्य प्रदेश में बिजली की कमी

685. **श्री गंगा चरण दीक्षित** : क्या ऊर्जा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) मध्य प्रदेश मे बिजली की कितनी कमी है,

(ख) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने यह कमी पूरी करने के लिए केन्द्रीय सरकार को कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, और

(ग) यदि हा, तो उस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

ऊर्जा मंत्रालय में उपमंत्री (प्रो० सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (ग). मध्य प्रदेश मे वर्तमान मे जो बिजली उपलब्ध है वह लगभग 96 प्रतिशत आवश्यकता की पूर्ति करती है।

जब कभी आवश्यकता पडी है, मध्य प्रदेश को उत्तर क्षेत्रीय ग्रिड से सहायता देने के प्रयत्न किए गए है। राज्य मे, ऐसी कई विद्युत उत्पादन परियोजनाए निर्माण की विभिन्न अवस्थाओ मे हैं जिनसे पाचवी योजना की अवधि मे लाभ प्राप्त होना है।

Allocation for Gujarat for 1976-77

686 SHRI D. D DESAI: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) what was the original demand made by the Gujarat State Government about the Plan allocation for the year 1976-77 and what was the final allocation decided upon;

(b) the reasons for any difference between the two; and

(c) the major heads which suffered the cut, if any?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I K GUJRAL) (a) to (c). A Statement indicating the sectoral distribution of the draft proposals of the Government of Gujarat and of the outlay approved by the Planning Commission for the State Annual Plan 1976-77 is laid on the Table of the House [Placed in *Library. See* No LT-10453/76]

The overall plan size and its sectoral distribution has been determined after taking into account the accepted priorities and the pace of progress in respect of various development programmes

Import Licence to M/S Coca Cola Export Corporation

687 SHRI BHALJIBHAI PARMAR: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether M/s Coca Cola Export Corporation is being granted import licence for the year 1975-76 on repeat basis;

(b) if so, reasons therefor;

(c) whether import licence will be granted without asking the Corporation to bring down its foreign equity under FERA; and

(d) if so, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) to (d). The application received from M/s. Coca Cola Export Corporation for grant of import licence for raw material for the year 1975-76 is under consideration.

मध्य प्रदेश के जनसंख्या निदेशालय में विभागीय पदोन्नति समिति का गठन

688. श्री आर० के० सिन्हा क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश के जनसख्या निदेशालय मे एक विभागीय पदोन्नति समिति गठित की गई है; और

(ख) क्या इम समिति मे अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियो के सदस्य भी सम्मिलित किये गये है, जैसी कि नियमो मे व्यवस्था है ?

गृह मंत्रालय में उपमंत्री (श्री एफ० एच० मोहसीन) : (क) जी हा, श्रीमान्।

(ख) इस समय नही, श्रीमान् । अनुदेश ये है कि मत्रालय / विभाग विभागीय पदोन्नति ममितिया का गठन करने ममय, जहा तक सम्भव हो, अनुसूचित जाति / आदिम जाति के एक अधिकारी को मनोनीत करने का प्रयत्न करे ।

Managerial Resources on Co-operative Basis

689. SARDAR SWARAN SINGH SOKHI: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether the All India Management Association have agreed to pool management resources on co-operative basis, as suggested by him on the 4th March, 1976 at New Delhi; and

(b) if so, the broad outlines thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) and (b). The All-India Management Association is an Advisory Body with membership comprising industrial undertakings in the public and the private sectors. The Association has taken note of the suggestion for the pooling of managerial and engineering resources on a co-operative basis so as to tackle on a large scale the problems of technology for development.

Indian Scientists and Doctors gone Abroad

690. SHRI RAGHUNANDAN LAL BHATIA: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) whether there has been an increase in the number of Indian Scientists and doctors going to foreign countries;

(b) if so, total number of scientists and doctors that went abroad last year; and

(c) whether Government have made any study to find out the reasons?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I. K. GUJRAL): (a) and (b). No precise information is available. However, in the Indians Abroad Section of the National Register maintained in the Council of Scientific & Industrial Research (CSIR), 210 Scientists and 115 medical personnel enrolled themselves during 1975. The Registration in the Indians Abroad Section is voluntary.

(c) The Manpower Division of the CSIR participated in the United Nations Institute for Training & Research (UNTIAR) project in 1971 on the study of brain drain involving International migration of professionals from developing to developed countries. Overseas scholarships, opportunities for superior training, wider professional contact, opportunities for self supporting job during the period

of study etc. were found as important factors which influenced scientists etc. in developing countries to go to developed countries.

AVARD

691. SHRI SHASHI BHUSHAN: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government are aware of the connections between Association of Voluntary Agencies for Rural Development and Amnesty International and if so, the particulars thereof;

(b) whether the office-bearers of these two organisations in India are the same persons;

(c) the amount given by AVARD to Naxalites; and

(d) the number and names of projects undertaken and completed by AVARD in Bangladesh and the names of its officials who sent to Bangladesh on behalf of these organisations and the work undertaken and completed by them?

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI K. BRAHMANANDA REDDY): (a) and (b). According to information available to Government, a branch of the Amnesty International was established in Delhi in September, 1968, at the initiative of Shri Jayaprakash Narayan, who is also the President of the Association of Voluntary Agencies for Rural Development (AVARD). The office of this Branch of Amnesty International is located in the same premises as AVARD in Delhi. Three members of the executive committee of this Branch are also office bearers of AVARD.

(c) Government has no such information.

(d) Government has no information of the projects, if any, undertaken by AVARD in Bangladesh and the visits of AVARD officials to Bangladesh in this connection.

Boiler Designed by Fuel Research Institute, Dhanbad

692. SHRI P. GANGADEB: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) whether a boiler that produces very hot air by burning paddy husk has been designed and built by scientists of the Fuel Research Institute in Dhanbad; and

(b) if so, the salient features thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I. K. GUJRAL): (a) and (b). The Central Fuel Research Institute (CFRI), Jealgora, has designed a new combustor for direct firing of dry paddy husk. The combustor has two components, namely combustor and air heater. The experimental cum air heater unit has established its workability for continuous supply of hot air for mechanical paddy driers. The unit is compact and capable of burning the husk efficiently. It is capable of extracting more than forty per cent of the heat released.

State-wise Number of Co-operative Societies

693. SHRI PANNA LAL BARUPAL: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state the total number of cooperative societies state-wise at present?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. C. GEORGE): The latest available information is for the cooperative year ending 30th June, 1974. The total number of cooperative societies on that date in various States is given in the statement attached.

Statement

State-wise number of Cooperative Societies in India as on 30-6-1974.

State/U.T.	No. of Cooperative Societies as on 30-6-1974
Andhra Pradesh	33975
Assam	6961
Bihar	25091
Gujarat	22669
Haryana	12133
Himachal Pradesh	3676
Jammu & Kashmir	1313@
Karnataka	18672
Kerala	7798
Madhya Pradesh	16229
Maharashtra	46656
Manipur	1710
Meghalaya	71
Nagaland	173
Orissa	7000
Punjab	21375
Rajasthan	15560
Sikkim	32*
Tamil Nadu	19999
Tripura	699
Uttar Pradesh	45589
West Bengal	19435
A. N. Islands	208
Arunachal Pradesh	76
Chandigarh	417
D.N. Haveli	26
Delhi	2303
Goa, Daman & Diu	429
Lakshadweep	33
Mizoram	176
Pondicherry	219
ALL-INDIA	333603

Electrification of Villages in Andhra Pradesh

694. SHRI Y. ESWARA REDDY: Will the Minister of ENERGY be be pleased to state:

(a) whether only 30 per cent of the villages have been electrified in Andhra Pradesh;

(b) whether Government propose to electrify more villages in the State during the financial year 1976-77 under the Rural Electrification programme; and

(c) if so, the facts thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF. SIDDHESHWAR PRASAD): (a) The percentage of electrified villages in Andhra Pradesh as on 1-3-1976 was 39.8.

(b) Yes, Sir.

(c) The programme has not yet been finalised.

Expenditure on Kerala Newsprint Project

695. SHRI RAMCHANDRAN KADDANNAPALI: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state the total amount so far spent on the Kerala Newsprint Project?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHR B. P. MAURYA): The total expenditure incurred on Kerala Newsprint Project is Rs. 378·79 lakhs as on the 29th February, 1976.

विद्युतीकृत गांवों की प्रतिशतता

696. श्री मूलचन्द डागा: क्या ऊर्जा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में उन गांवों की प्रतिशतता क्या है जिनमें अब तक बिजली लगाई जा चुकी है,

(ख) क्या पहली, दूसरी और तीसरी पंचवर्षीय योजनाओं में विद्युत् विभाग अपना लक्ष्य पूरा नहीं कर सका; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण है ?

ऊर्जा मंत्रालय में उपमंत्री (प्रो० सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) 31-1-1976 तक देश में 29.9 प्रतिशत गांव विद्युतीकृत हो चुके है।

(ख) ग्राम विद्युतीकरण के लिए पहली योजना में कोई लक्ष्य नहीं रखा गया था।

दूसरी और तीसरी योजनाओं के बारे मे स्थिति निम्न प्रकार है —

योजना	विद्युतीकृत गाव	
	लक्ष्य	उपलब्धि
दूसरी	10,059	14,456
तीसरी	19,898	23,394

(ग) प्रश्न नही उठता।

डालमिया दादरी और सवाई माधोपुर सीमेंट कारखाने को पुनः चालू करना

697. **श्री हरी सिंह :** क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार ने बहुत समय से बंद पड़े दो सीमेंट कारखानों पर जिनके नाम डालमिया दादरी सीमेंट फैक्टरी और सवाई माधोपुर सीमेंट फैक्टरी है, पर भारी धनराशि लगा कर उन्हें पुन चालू किया है

(ख) यदि हा, तो उन पर कितना व्यय हुआ है, और

(ग) इस समय उनकी उत्पादन क्षमता कितनी है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) : (क) और (ख) मे० जयपुर उद्योग लि० सवाई माधोपुर स्थित सीमेंट कारखाना 9 सितम्बर, 1975 से बन्द पड़ा है। स्टेट बैंक आफ इंडिया अतिरिक्त निधियां उपलब्ध कराने के लिए विभिन्न उपायों पर विचार कर रही है जिससे एकक मे उत्पादन शुरू किया जा सके। एक पूर्व शर्त के रूप में बैंक की एक नई प्रबंध समिति बनाई गई है जो एकक को नये ऋण मंजूर करने के लिए सरकार से एकक की जीव्यता मे सुधार करने के लिए सरकार से कुछ रियायतों की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध करेगी। ये रियायतें पुन उत्पादन शुरू हो जाने पर ही लागू होंगी।

2 जहा तक डालमिया दादरी सीमेंट कारखाने का सम्बन्ध है यह कारखाना 19–1–1976 से बन्द पड़ी है। इसमे कुछ दिनों के लिए 20–2–1976 और 24–2–1976 के बीच पुन. उत्पादन होने लगा था किन्तु 26–2–1976 से वह फिर बंद हो गया। एकक से कहा गया है कि सक्षम तकनीकी एजेंसी से प्रारम्भिक रिपोर्ट प्राप्त करके वित्तीय आवश्यकताएं पूरी करने के लिए वे ऋण की मंजूरी के लिए बैंक से कहें।

(ग) सवाई माधोपुर कारखाने की सीमेंट की प्रतिवर्ष अधिष्ठापित क्षमता 10,00000 मी० टन है और मे० डालमिया दादरी की 2,89,000 मी० टन प्रति वर्ष है। हाल के वर्षो का वास्तविक उत्पादन निम्न प्रकार रहा है :—

(मी० टनो मे)

	1972	1973	1974	1975	1976
सवाई माधोपुर	688302	676802	472065	292884	..
डालमिया दादरी	176304	195431	127193	131637	3492

बिहार राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा नेपाल को बिजली सप्लाई करने के लिए समझौता

698. **श्री कमला मिश्र 'मधुकर'** : क्या ऊर्जा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि बिहार राज्य विद्युत बोर्ड ने नेपाल सरकार से एक दीर्घकालीन समझौता किया है जिससे नेपाल में बिजली की आपूर्ति और उत्पादन किया जाये ;

(ख) क्या उपरोक्त बोर्ड ने इस प्रयोजन के लिए केन्द्र से कोई धनराशि मांगी है ;

(ग) यदि हां, तो कितनी, और

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

ऊर्जा मंत्रालय में उपमंत्री (प्रो० सिद्धेश्वर प्रसाद) (क) बिहार राज्य बिजली बोर्ड ने नेपाल में बिजली के उत्पादन और सप्लाई के लिए नेपाल सरकार से कोई दीर्घकालीन समझौता नही किया है। बहरहाल, एक व्यवस्था की गई है, जिसके अन्तर्गत बिहार राज्य बिजली बोर्ड और नेपाल सीमावर्ती शहरों को सप्लाई के लिए बिजली का आपस में आदान-प्रदान करते है।

(ख) से (घ) प्रश्न नही उठता।

Decline in Saving and Investment in Private Sector

699. SHRI ARJUN SETHI: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether Government are aware that there has been declining of employment in the organised private sector since 1973, simultaneously with the decline in the level of saving and investment;

(b) if so, the reasons thereof; and

(c) actions taken by Government to meet the challenges therefrom?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) to (c). A statement showing employment in the organised sector since March, 1973 is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-10454/76] It would be seen that total employment covering both organised private and public sectors increased by 2.4 per cent during 1973-74 and 1.9 per cent during 1974-75 over the previous year. Employment in the private sector however registered a decline of 0.8 per cent in 1973-74 and an increase of 0.2 per cent in 1974-75 over the previous year. Decline in employment in the private sector during 1973-74 is attributed largely to transfer of coking coal mines from private to public sector as well as the effects of power shortage, energy crisis and other factors that had affected industrial growth in that year. Apart from measures to boost industrial growth, which is likely to have a positive impact on the employment situation, the Government has also recently taken steps to amend the Industrial Disputes Act in order to check resert to retrenchment, lay-offs and lock-outs in industry.

खादी के कपड़ों का मूल्य

700. **श्री नाथूराम अहिरवार** : क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत दो वर्षों में खादी के वस्त्रों के मूल्यों में शत प्रतिशत वृद्धि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो इस उद्योग में लगे कामगरों की मजदूरी में कितनी वृद्धि हुई ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० सी० जार्ज) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नही उठता ·

Allegations made against Goa Ministry by citizens of Goa

701 SHRI ERASMO DE SEQUEIRA: Will the PRIME MINISTER be pleased to state:

(a) present position with regard to Memorandum containing allegations made against the Goa Ministry submitted by prominent citizens from Goa, to the Central Government; and

(b) action proposed to be taken in the matter?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS, DEPARTMENT OF PERSONNEL AND ADMINISTRATIVE REFORMS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ON MEHTA) (a) and (b) A memorandum dated the 21st April, 1975 was submitted to the Lieutenant Governor of Goa, Daman and Diu containing allegations against the Chief Minister of Goa, Daman and Diu In accordance with the settled procedure, the comments of the Chief Minister were called for On going through the comments of the Chief Minister, it was considered necessary to seek further clarification in respect of some of the allegations and these have also been since received The matter is being processed further

Some other memoranda of allegations were received subsequently; these are also being processed in accordance with the settled procedure.

Suicide cases

702 SHRI SAROJ MUKHERJEE: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) number and percentage of suicide cases in the country recorded during the last 3 years; year-wise; State-wise; and

(b) number of unemployed persons, involved in these cases, year-wise; State-wise?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F H MOHSIN): (a) and (b) Complete information is available for the years upto 1973 A Statement giving the requisite information for the requisite information for the year 1971, 1972 and 1973 is laid on the Table of the House [*Placed in Library See* No LT-10455/76]

Setting up of a Special Cell to fix the prices after Budget

703. SHRI B S BHAURA: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state

(a) measures taken to prevent artificial shortages, speculation and price manipulation generally happening in the pre-budget and post budget periods;

(b) whether Government have decided to set up a special cell to fix the prices after budget; and

(c) if so, the facts thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A C. GEORGE) (a) Yes, Sir. In order to prevent hoarding artificial shortages, speculation and price manipulation during the pre-budget and post-budget period and to ensure continuity in the availability, of essential commodities and items of mass consumption at fair prices, advance action has been taken with effect from 16th February, 1976 The measures that have been taken in this regard are as under:

(i) Excise officials have been directed to ensure that there is regulated outflow of excisable goods from factories and godowns till the presentation of the Budget. This is

to ensure that there is no sudden increase in supplies in the pre-Budget period which may encourage hoarding.

(ii) State Governments have been directed to ensure that the regular outflow of manufactured commodities is transmitted expeditiously through the distribution pipeline so that the availability, to consumers, at pre-Budget prices continues to be maintained.

(iii) The Packaged Commodities (Regulation) Order, 1975, which provides for mandatory markings of weight, name of the manufacturer and price is being strictly enforced. This order has been enforced from October 2, 1975, as an essential measures of consumer protection One of the main objectives of this regulation was to ensure elimination of malpractices that used to take place in the past during the pre-Budget and post-Budget periods

(iv) State Governments have also been requested to ensure that the orders relating to display of prices and stocks. the enforcement of which has been intensified since the proclamation of the emergency, continue to be implemented vigorously as an essential measure of consumer protection, for the elimination of malpractices during the Budget period

(v) State Governments have been directed to make arrangements at field level to provide for the following

(a) Wherever there is a complaint from the consumer that there is shortage or no stock is available at their retail points, the field authorities will make arrangements immediately to ensure supplies from the wholesaler or semi-wholesaler.

(b) Where the shortage cannot be made good by this arrangement, an immediate telephonic/telegraphic intimation will be sent to the Department of Civil Supplies and Cooperation, which will make arrangements through the manufacturers for rushing stocks to the affected area

At a meeting of the Advisory Committee on Civil Supplies, which consists of representatives of Government, trade, manufacturers and consumers, held on 2nd March, 1976 the implementation of the following arrangements were agreed to:

(i) manufacturers and representatives of the trade would continue to take steps to ensure the availability of essential commodities and items of mass consumption.

(ii) Reductions in prices as a result of Budget proposals would be made applicable to packaged commodities irrespective of the month marked on the packages; however, in the event of price increases because of Budget proposals the price increase will only be applicable to packages marked March/April, 1976

(iii) Manufacturers will announce the revised prices both in respect of reductions and increased in the news papers and also transmit the revised price lists through their distributors and retailers with copies to the Department of Civil Supplies and Cooperation and Food and Civil Supplies Departments of all the State Governments and Union

Territories. The revised price markings would have to appear on the packages with the month of manufacture from May-June, 1976 onwards.

An Operational Committee was constituted to assist the Advisory Committee on Civil Supplies in formulating guidelines for revision in prices of essential commodities and items of mass consumption, on the basis of the Budget proposals at a special meeting which is being convened on 17th March, 1976. This will enable prompt follow up of measures to ensure the availability of essential commodities and items of mass consumption during the post-Budget period.

(b) No, Sir. However, a Special Cell has been set up in the Ministry of Industry and Civil Supplies to work out guidelines for the revision of prices of essential commodities on the basis of the budget proposals.

(c) Does not arise

Industrial Tie-Ups with Indonesia and Malaysia

704. SHRI D. D. DESAI: Will the Ministry of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether a Government team visited Indonesia and Malaysia in February, 1976 to foster industrial tie-ups with those countries;

(b) if so, results achieved;

(c) whether any joint projects are under consideration in Indonesia; and

(d) if so, the outlines thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. C. GEORGE): (a) Yes, Sir.

(b) The purpose of the visit by this team to Malaysia and Indonesia was to project our image as a country with an highly industrialised and diversified base covering a wide spectrum and which was in a position and keen to share its knowledge, experience, expertise and management skills with other friendly developing countries. This could take the form of consultancy services, setting up of management institutes and allied facilities, turn-key projects and joint ventures. India could also share its experience on the appropriate strategy for industrialisation, choice of raw materials and the unit-size of the plant, choice between how capital or labour intensive should a manufacturing process be, on the choice of proper technology and on the development of small scale and ancillary industries and their role in the overall industrialisation of the country. The team was successful in achieving this objective and to removes to a certain extent the information gap that exists between the South East Asian countries and India.

During the visit of this team to Malaysia, it was possible to secure an order for the supply of 3 x 120 MW Boilers valued at Rs. 17 crores from the National Electricity Board. The possibility of setting up a joint venture between BHEL and a suitable Malaysian organisation for the manufacture of spare parts for power generating equipment, transformers and switch gears was also explored.

During the visit of the team to Indonesia, the possibilities for export of textile machinery to that country were looked into and there is a reasonable expectation that orders to the extent of 20—30 crores for the export of the textile machinery would materialise within the next few months provided certain problems with regard to bank guarantee to cover supplies against deferred payment terms can be resolved. Orders for a wide range of engineering products including vehicles are also likely to be received.

(c) and (d). A large number of joint ventures in Malaysia are already working. A few have also been set up in Indonesia. A few more are under consideration in both these countries. Feasibility studies for setting up a Machine Tool Plant in Indonesia as a joint venture between HMT and Indonesian party are also under way.

Computer Technology

705. SHRI D. D. DESAI: Will the Minister of ELECTRONICS be pleased to state:

(a) whether the country has now reached an advanced stage in mastering computer technology;

(b) if so, a brief account of progress made in various branches of computer making; and

(c) the efforts being made to acquire third-generation computer technology?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI): (a). The country has reached an advanced stage in several aspects of computer technology.

(b) and (c) In the area of production of computers, the Electronics Corporation of India, Hyderabad have been manufacturing, for the last two years, computers such as TDC-312 and TDC-316, which use third generation hardware. 52 computers manufactured by Electronics Corporation of India Limited are currently in use at various locations in the country. Work is now in hand to bridge gaps which have been identified with regard to peripherals, components and production technologies. The efforts currently being made by the Department of Electronics include providing funds for the development of technology for producing peripherals and soft-ware (including basic soft-ware, soft-ware tools and application soft-ware), licensing the manufacture of mini-peripherals, and steps for establishing production programmes for larger peripherals, computer memories, and semi-conductor components.

Pollution of Damodar water

706. SHRI N. K. SANGHI: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) whether the D.V.C. authorities have cautioned the users of river Damodar water down stream Ranigunj against the threat of spread of epidemic of jaundice;

(b) whether more than 50 persons have been affected and 10 persons have already died;

(c) if so, why was the warning not issued by D.V.C. in time; and

(d) the causes for pollution and steps taken to eradicate the evil in future?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF. SIDDHESHWAR PRASAD): (a). Yes, Sir A Press Note to this effect was issued on 11-2-1976 by Damodar Valley Corporation to warn the users of the Damodar at Raniganj and downstream.

(b). Vice-Chairman, Asansol Mines Board of Health has reported fifty seizures and four deaths

(c). Does not arise.

(d). The exact cause for this pollution has not yet been determined. The Government of West Bengal have, however, constituted a State Board for Prevention and Control of Water Pollution under the Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 for taking measures to prevent and control water pollution within the State.

अनुसूचित जनजातियों की संस्कृति एवं समस्याएं

707. श्री भागीरथ भंवर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय एवं विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा अनुसूचित जनजातियों की मूल संस्कृति की रक्षा के लिए क्या उपाय किये जा रहे है ; और

(ख) क्या केन्द्र एवं राज्य सरकारों द्वारा इस सम्बन्ध मे कुछ अनुसंधान केन्द्र खोले गये है ?

गृह मंत्रालय, कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री ओम मेहता) : (क) आर्थिक विकास की प्रक्रिया के परिणामस्वरूप आदिवासियों के सांस्कृतिक जीवन मे स्वाभाविक परिवर्तन होते है। परन्तु सरकार की यह स्वीकृत नीति है कि विधान बनाते अथवा प्रशासनिक कार्यवाही करते समय इस बात की सावधानी रखा जाए कि इनसे आदिवासी समुदायों के जीवन के तौर तरीकों में अनावश्यक हस्तक्षेप न हो। अत: आदिवासी समुदाय अपनी संस्कृति तथा प्रतिभा के अनुसार विकसित होंगे।

(ख). देश में 11 आदिवासी अनुसंधान संस्थाएं है, जो आदिवासियों की संस्कृति पर अनुसंधान अध्ययन करती है। इसके अतिरिक्त, भारतीय मानव विज्ञान सर्वेक्षण आदिवासी समुदायो के सामाजिक तथा सांस्कृतिक पहलुओं पर अनेक प्रकार के अध्ययन करता है।

Difficulties in setting up industries by Engineers

708. SHRI BISHWANATH JHUNJHUNWALA: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether one of the causes which is hampering the qualified unemployed engineers, artisans etc. in our country to set up their own industries and be self-employed is the over-cautious approach of the banks like asking for guarantees in the matter of advancing loans; and

(b) if so, whether his Ministry has listed the causes that are preventing the unemployed qualified persons to set up their own industries in the country and steps have been taken to take up the matter with the respective organisations to streamline and simplify the procedure?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. P. SHARMA): (a) and (b). Public sector banks are extending financial assistance to qualified technical entrepreneurs, including unemployed engineers for setting up and operating productive ventures on liberal terms under specific schemes for entrepreneurial development. Stipulations regarding margins are usually determined by these banks, taking into consideration various factors like the size of the project, the technical competence of the borrower, and the capacity of the project to generate income surpluses over a reasonable period of time. In deserving cases, public sector banks consider extension of financial assistance to the full extent of the project cost without insisting on any margin. Banks' policy does not stand in the way of qualified unemployed engineers in setting up their own projects. Whenever specific cases are brought to the notice of the Government they are duly investigated and necessary action taken.

Foreign investment and technology for Industrial Growth

709. SHRI BISHWANATH JHUNJHUNWALA: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) experience of Government in regard to accepting foreign investment

and foreign technology to accelerate the industrial growth in the country during the last three plan periods;

(b) to what extent the Indian technical know how has succeeded in replacing the foreign technology during this period and the impact of this on the price of the end products; and

(c) facilities being given by Government to industries which depend only on Indian know how and to what extent the present scheme has succeeded in preventing inflow of foreign know how?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a). Government's policy regarding foreign investment and collaboration has been evolved keeping in view the broad objectives of rapid industrialisation and achievement of self-reliant economy. With the judicious import of foreign capital and technology, a fairly diversified industrial structure has been established within the country during the previous plan periods. Complete self-reliance has been achieved in many fields including a large number of basic industries and consumer goods. During this period it has also been possible to develop in the country Research and Development institutions, expertise and capability, design and engineering consultancy services and other infra-structural facilities with a view to giving maximum impetus to the development of indigenous technology and its transference into production.

(b). Indian technical know-how has progressively succeeded in replacing foreign technology in a number of basic industries and consumer goods. Consequently foreign collaboration is now permitted only in fields of high priority and specialised technology sectors or in fields which would considerably augment exports.

Since the price of a product is dependent on a number of variables like material costs, utility costs, labour costs and interest-charges etc. it is difficult to make precise estimate of the impact of the development of indigenous technology on the price of the end products.

(c). The following facilities are available to the industries proposed to be set up with indigenous technology:

(I) Liberalisation of the procedure for industrial licensing of capacity for product based on indigenous R & D effort by industrial undertakings: (Deptt. of Industrial press note dated 21st August, 1975).

Industrial undertakings, other than those coming within the purview of MRTP Act and foreign companies (as defined under FERA) would be allowed to set up capacity based on the results obtained by their R & D effort. While these undertakings would be required to obtain industrial licences in terms of existing statutory provisions for the capacity being set up by them as a result of their own R & D efforts, such applications would ordinarily be allowed as a matter of course.

Where an industrial undertaking is covered by the MRTP Act or is a foreign company (as defined under FERA), it can undertake R & D in areas covered by Appendix I to the Industrial Licensing Policy Statement of 1973 and such proposals for setting up industrial capacity may be allowed by Government on merits.

(II) De-licensing of industries set-up on the basis of technology developed by National Laboratories (Deptt. of Industrial Development press note dated 7-3-76.).

Industrial undertakings other than those falling within the purview of the Monopolies and Restrictive Trade Practices Act and Foreign Exchange

Regulation Act, which take up the manufacture of any item based on the technology developed by any of the laboratories established by the Council of Scientific and Industrial Research and Laboratories approved by the Department of Science and Technology will be exempted from the licensing provisions of the Industries (Development and Regulation) Act This facility will also be available in respect of sponsored research undertaken by such laboratories on behalf of industrial undertakings. This facility will however, be subject to the condition that the item of manufacture is not one reserved for development in public sector or small scale sector or governed by special regulations

(III) Fiscal incentives for adoption of indigenous technology.

There have been a number of projects in which NRDC have participated financially in the equity capital or provide financial support by other methods which has given a fillip to the adoption of indigenous technology Similarly, Industrial Finance Corporation of India have also formulated a risk capital fund for giving necessary support to the commercialisation of indigenous technology

In very special circumstances, two years exemption from payment of excise duty has been accorded to give a suitable support for the commercialisation of the indigenous technology In order to encourage transfer of indigenous technology, the industrial firms are given 40 per cent income tax rebate from income derived from sale of indigenous technology within the country In case, the sale of technology is effected over-seas and which results in earning of foreign exchange the rebate is 100 per cent.

National plan to curb Crime

710. SHRI BISHWANATH JHUNJHUNWALA: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government propose to formulate a national plan to curb crime and to put an end to inter-state crimes, and

(b) if so, the broad outlines thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F H MOHSIN). (a) and (b) Crime is a State subject However, the Central Government have been collecting, analysing and disseminating information on crime and criminals for helping the States in prevention and detection of crime Central detective Training institutions and Foreinsic Science laboratories have also been established The Central Government also co-ordinates the efforts of the various State Governments in curbing inter-state and border crimes Financial assistance is also provided to the States for modernising the police forces Periodical Conferences of Inspector General's and Deputy Inspector General's are also held where crime position and methods to tackle them are discussed. Steps are being taken to instal a network of computers for standardising and improving the maintenance of crime records Apart from these, no National Plan as such for curbing crime is under consideration

Return of Foreign Correspondents expelled from the country

711 SHRI R R SINGH DEO Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state the number of foreign correspondents expelled from the country after the 25th June, 1975 who have returned or who have expressed their desire to return to India?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI DHARAM BIR SINHA): Out of the seven correspondents who were expelled, only one returned to India for his wedding and not for any journalistic purpose. No other request has come from these correspondents.

Foreign Collaboration agreements

712. SHRI R. R. SINGH DEO:
SHRI VIRBHADRA SINGH:

Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) number of foreign collaboration agreements approved by Government during the year 1973, 1974 and 1975; and

(b) number of them which pertain to foreign equity participation and technical collaboration?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) and (b). The number of foreign collaboration proposals approved by the Government during the years 1973, 1974 and 1975 is given below:—

Year	Total number of proposals approved.	Proposal involving foreign equity partici-pation.	Proposals involving only technical collabo-ration.
1973 .	265	34	231
1974 .	359	55	304
1975 .	271	40	231

मध्य प्रदेश की उप-योजना में रखी गई आई० टी० डी० ए० की परियोजनायें

713. श्री गंगा चरण दीक्षित : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश की उप-योजना में आई० टी० डी० ए० की कितनी परियोजनायें शामिल की गई हैं; और

(ख) अब तक ऐसी कितनी और कौन-कौन सी परियोजनायें मंजूर की गई हैं ?

गृह मंत्रालय में उपमंत्री (श्री एफ० एच० मोहसीन) : (क) मध्य प्रदेश में आदिवासी उप योजना क्षेत्र को अस्थायी रूप में 32 एकीकृत आदिवासी विकास परियोजनाओं और 11 लघु परियोजनाओं में विभाजित कर दिया गया है।

(ख) मध्य प्रदेश सरकार ने अभी तक एक एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना भेजी है, जिस पर भारत सरकार द्वारा विचार किया गया था और राज्य सरकार से इस मे संशोधन करने का अनुरोध किया गया है। इस एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना में बस्तर जिले की बीजापुर तहसील आ जाएगी।

वर्ष 1975-76 में मध्य प्रदेश में विकास परियोजनाओं के लिए नियतन

714. श्री गंगा चरण दीक्षित : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1975-76 के लिए विभिन्न विकास परियोजनाओं के बारे में राज्य और केन्द्र द्वारा धन के नियतन के बारे में मध्य प्रदेश सरकार के साथ बातचीत पूरी हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो उसमें राज्य और केन्द्रीय सरकार का हिस्सा कितना-कितना है; और

(ग) चालू वित्तीय वर्ष में पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आई० के० गुजराल) : (क) और (ख) मध्य प्रदेश की वार्षिक योजना, 1975-76

कुल 213,38 करोड रुपये की [अनुमोदित की गई थी, जिसकी वित्त-व्यवस्था के लिए 160·06 करोड रुपये की राशि राज्य सरकार द्वारा अपने संसाधनों से जुटाई जानी थी और 53.32 करोड रुपये केन्द्रीय सहायता के रूप मे आवटित किए गए थे। अनुमोदित परिव्यय के क्षत्रवार वितरण का विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है। [ग्रन्थालय मे रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 10456/76]

(ग) राज्य के पिछडे क्षेत्रो से जनजातीय क्षत्रों की सख्या अधिक है। इन क्षत्रों के लिए एक उप-योजना बनाई गई है जिसके लिए धन की व्यवस्था सामान्य राज्य योजना के आवंटनो और इसके लिए दी गई अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता से की गई है। जनजातीय क्षत्रों से सम्बन्धित विशेष केन्द्रीय निधि से इस वर्ष राज्य को 506 लाख रुपये अतिरिक्त राशि के रूप मे आवटित किए गए थे।

आकाशवाणी केन्द्रों की स्थापना

715. **डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय :** क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) मध्य प्रदेश तथा राजस्थान के किन-किन स्थानो मे सरकार आकाशवाणी केन्द्रो की स्थापना करना चाहती है,

(ख) क्या इन राज्यो मे लगाये जा रहे ट्रासमीटर उतने शक्तिशाली नही हैं जिनसे सभी क्षेत्रो को समान रूप से लाभ पहुच सके, और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन केन्द्रो मे अधिक शक्तिशाली ट्रासमीटर लगाने का है और यदि हा, तो इस बारे मे क्या कार्यवाही की जा रही है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री धर्मवीर सिंह) : (क) आकाशवाणी के केन्द्र फिलहाल निम्नलिखित स्थानो पर स्थापित किये जा रहे हैं :—

1 **मध्य प्रदेश**

(1) अम्बिकापुर

(2) छतरपुर

(3) जगदलपुर

(4) रीवां

2 **राजस्थान**

(1) सूरतगढ

(ख) और (ग) इन स्थानो पर लगाए जा रहे ट्रासमिटरो का उद्देश्य राज्य के भीतर यथा सभव अधिक से अधिक क्षेत्रो के लिए प्रसारण सेवा प्रदान करना है। उपर्युक्त परियोजनाओ के मुकम्मल हो जाने पर, मध्य प्रदेश के लगभग 85 प्रतिशत क्षेत्र और 87 प्रतिशत जनसख्या तथा राजस्थान के 77 प्रतिशत क्षेत्र और 78 प्रतिशत जनसख्या के लिए प्राथमिक प्रसारण सेवा उपलब्ध की जा सकेगी।

मोपेडों का उत्पादन

716. **डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय :** क्या **उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) देश मे सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र मे अलग-अलग (आटोसाइकिल) बनाने वाली कितनी फैक्ट्रिया है और उनका वार्षिक उत्पादन कितना है,

(ख) कितनी फैक्ट्रिया निर्माणाधीन हैं और क्या इनमे उत्पादन इस वर्ष प्रारम्भ होने की सभावना है, और

(ग) मोपेड के विक्रयहेतु सरकार द्वारा अपनाई गई नीति क्या है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० सी० जार्ज) : (क) और (ख). सरकारी क्षेत्र मे मोपेडो का निर्माण करने वाला कोई एकक नही है। गैर सराकारी क्षेत्र मे मोपेडो का निर्माण करने वाले पाच एकक है और 1975 मे उनका उत्पादन 34,710 नग था। गैर सरकारी क्षेत्र को एक नये एकक मे 5-2-76 से उत्पादन आरम्भ हो गया है। आशा है कि 1976 के अन्त तक सरकारी क्षेत्र के एक एकक और गैर-सरकारी क्षेत्र के एक अतिरिक्त एकक मे उत्पान आरम्भ हो जायेगा।

(ग) सरकार ने 30-7-1975 से मोपेडो और आटो-साइकिलो की बिक्री और वितरण पर से कानूनी नियंत्रण हटा लिया है।

नेपा मिल्स में अनियमिततायें तथा धन का दुर्विनियोग

717. डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय : क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जुलाई, 1975 मे कुछ ससद् सदस्यो से नेशनल न्यूजप्रिंट एण्ड पेपर मिल्स (नेपा मिल्स), नेपानगर मे चल रही कतिपय अनियमितताओं तथा घोटालो के बारे मे कुछ शिकायते प्राप्त हुई है ;

(ख) यदि हा, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या है, और

(ग) उस पर सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) : (क) से (ग) जुलाई, 1975 मे ससद् सदस्यो से इस मंत्रालय में अनियमितताओं/गबनो के बारे मे कोई भी शिकायते नही मिली है। फिर भी, एक ससद् सदस्य से मार्च, 1975 मे मिली कुछ शिकायतो की जाच की जा रही है।

Scarcity of cement

718 PROF. NARAIN CHAND PARASHAR. Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether cement is available in the open market in some States,

(b) if so, names thereof;

(c) whether there is still scarcity of cement in some other states and cement is not available for domestic construction purposes even by the weaker sections of society; and

(d) if so, names of such States and steps being taken to remove the scarcity?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P MAURYA) (a) to (d) Yes, Sir Cement is now available in open market almost in all the States However, reports have been received from the Punjab that some scarcity of cement is being felt in a few towns of that State To improve the position, an additional allocation of about 40,000 tonnes has been made to the Punjab and supplies to these areas are being stepped up on urgent basis

Pogrammes by A.I.R. to highlight the 13 Point Plan for Prohibition

719. PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state:

(a) whether any special effort has been made by the All India Radio to highlight the importance of the 13-point plan for promoting prohibition

as announced by Government on the 2nd October, 1975 (Mahatma Gandhi's Birthday); and

(b) if so, a brief outline of such programmes/features?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI DHARAM BIR SINHA): (a) and (b). Yes Sir. Since the Government's announcement of the 12-point plan for promoting prohibition on the 1st October, 1975, nearly 900 programmes have been broadcast/telecast by various stations of All India Radio/Television to highlight the importance and significance of the plan. These include, apart from special items in news bulletins, commentaries, dramas, slogans, etc. Besides, instructions have been issued to various stations not to allow (i) acts of drinking in plays, (ii) any theme, which depicts or encourages drinking, in any programme, and (iii) broadcast of film songs depicting or advocating drinking.

Special allowance to winners of Medals in wars

720. PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

(a) whether the winners of I.D.S.M. during the first World War are getting a special allowance sanctioned to them;

(b) whether the winners of this medal in the later wars are also getting this allowance; and

(c) if so, the amount being paid to them?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI BANSI LAL): (a) and (b). Winners of I.D.S.M. during the First World War are not getting a special allowance but winners of this medal in later wars are getting a special allowance.

(c) (I) **For the acts performed before 15th February 1944**

	JCOs Rs. p.m.	OR Rs. p. m.
(i) Indian Distinguished Service Medal, awarded on or after 3-9-39 . .	5/-	5/-
(ii) Indian distinguished Service Medal and Bar, if both awarded on or after 3-9-39. . .	7/-	7/-
(iii) Indian distinguished service Medal awarded before 3-9-39 but after World War I and the awarded after 3-9-39. . .	5/-	5/-
(II) *For acts performed on or after 15-2-44.*		
(a) Indian distinguished Service Medal. . .	..	8/-
(b) Additional Allowance for each Bar to the above	..	4/-

Production of Tubeless T.V. Sets

721. SHRI D. D. DESAI: Will the Minister of ELECTRONICS be pleased to state:

(a) whether Government are aware that the Japanese firm, Hitachi, is to market tubeless TV sets;

(b) if so, whether this technology is proposed to be acquired in this country; and

(c) whether the tubeless T.V. sets available at nearly half the present price of these sets?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI) (a) Government are aware of the development by several major electronic companies in the world (in Japan and USA), of tubless TV screens In particular, Hitachi of Japan has developed a flat screen electro-luminescent (EL) panel to display the video signal, in place of the conventional picture tube However, to the extent of information available, such screens have not yet been put into commercial production to any significant extent

(b) The information, Planning & Analysis Group of the Electronics Commission is undertaking a techno-economic study of this matter

(c) The electro-luminescent panel does away with the need for deflection components, the EHT transformer and the picture tube that are used in conventional TV sets This would amount to substituting elements costing at present Rs 800 in a typical Indian TV receiver Instead the EL panel analog to digital converters etc will be needed in their place and the net effect on the cost of a TV set under Indian conditions would have to be assessed A view can be given only after the study referred to in (b) above is completed

मारीशस तथा लाम्रोस को अम्बर चरखों की सप्लाई

722 श्री हुकुम चन्द कछवाय · क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री अम्बर चरखे के निर्यात के बारे मे 28 जनवरी, 1976 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1301 के उत्तर के सम्बन्ध मे यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) मारीशस और लाम्रोस ने कितने अम्बर चरखो की माग की तथा उन्हे अलग अलग कितने चरखें सप्लाई किये गये, और किन-किन तिथियों एवं शर्तों पर तथा किस मूल्य पर ये चरखे भेजे गये।

(ख) ये अम्बर चरखे किन किन स्थानो पर निर्मित किये थे,

(ग) क्या अम्बर चरखे की गारन्टी अवधि के बारे मे इन देशो के साथ कोई करार हुआ है और यदि हा, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं,

(घ) क्या अम्बर चरखे अन्य देशों मे लोकप्रिय बनाने के लिए कोई योजना बनाई गई है, और

(ङ) यदि हा, तो तत्सम्बन्धी मुख्य बाते क्या है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० पी० शर्मा) : (क) (1) मारीशस सरकार को फरवरी, 1975 मे 25 अम्बर चरखो और उनके अन्य उपकरणो का एक सेट दिया गया था जिनका मूल्य 34,258 00 रु० था। इनका खर्च कोलम्बो योजना के अन्तर्गत भारत द्वारा वहन किया गया था। यह माल बम्बई तट तक नि शुल्क था और बीमा जहाज का किराया तथा भाड़ा माल मगाने वाला वहन करेगा।

(ii) लाम्रोस के चफ डे प्रोजेक्ट के मौखिक आर्डर पर अगस्त, 1974 मे 37,904,00 रु० के मूल्य के कातने के उपकरणो का एक सेट भेजा गया था। ये अन्तर्राष्ट्रीय श्रम सगठन नई दिल्ली के जरिये दिया गया था जिन्होने इसका भुगतान किया था।

(ख) मारीशस और लाम्रोस को दिये गये अम्बर चरखे और उपकरण राजकोट के सौराष्ट्र रचनात्मक समिति द्वारा बनाये गये थे,

(ग) और (घ) जी नही।

(ङ) प्रश्न ही नही उठता।

President's Assent to the Ordinance regarding S.K.V.A. Cooperative Pharmacy and Stores, Trichur

723. SHRI N. SREEKANTAN NAIR: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether an Ordinance prepared by the Government of Kerala for acquisition and transfer of the S.K.V. A. Co-operative Pharmacy and Stores, Trichur to Pharmaceutical Corporation of Kerala is pending clearance; and

(b) if so, the reasons for delay in the matter?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F H. MOHSIN) (a) No, Sir.

(b) Does not arise

Affiliation of Voluntary Organisations with Khadi and Village Industries

724. SHRI SHASHI BHUSHAN: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) the number and names of voluntary organisations connected with Khadi and Village Industries which are affiliated with the Association of Voluntary Agencies for Rural Development; and

(b) amount of grant provided by Government to these voluntary organisations?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTERY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A P SHARMA): (a) and (b) The development programmes of the Khadi and Village Industries Commission are implemented by two kinds of voluntary agencies, (i) institutions registered under the Societies Registration Act, 1860, and (ii) co-operative registered under the respective State Co-operative Act.

In 1974-75 there were 700 institutions registered under the Societies Registration Act and around 24,000 co-operatives registered under the State Co-operative Acts. There is no institution called the "Association of Voluntary Agencies for Rural Development," on the list of institutions directly assisted by the Khadi and Village Industries Commission is not aware whether any of the above registered institution and co-operatives are affiliated to the "Association of Voluntary Agencies for Rural Development"

Plans for Tribal Belt

725 SHRI N. K SANGHI Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether a Conference of Central and State Government officials was held in February, 1976 in Delhi to discuss plans for the tribal belt;

(b) if so, whether any decision was taken by the Conference to tone up the administration to achieve results within a time bound programme; and

(c) whether there is any proposal to step up Central funds for this purpose?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H MOHSIN) (a) Yes, Sir.

(b) The Conference reviewed the progress of steamlining the administrative arrangements for implementing the Sub-Plan It was agreed that there should be adequate delegation of financial and administrative powers to the Project authorities The personnel policies for tribal areas should also be urgently reviewed

(c) Expenditure on strengthening and streamlining of administrative structure, in suitable cases, is allowed to be met from Special Central assistance for tribal sub-plans.

इण्डियन कोआपरेटिव कांग्रेस की बैठक

726. श्री पन्नालाल बारूपाल : क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या इण्डियन कोआपरेटिव कांग्रेस की सातवीं बैठक फरवरी, 1976 में दिल्ली में हुई थी, और

(ख) यदि हां, तो उसके द्वारा क्या निर्णय किये गये और उन्हे कार्यान्वित करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किये गये है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० सी० जार्ज) : जी हा।

(ख) इस काग्रेस का आयोजन भारतीय राष्ट्रीय सहकारी सघ द्वारा किया गया था। सघ ने अभी इस काग्रेस की रिपोर्ट को अन्तिम रूप देना है, जिसमे उसकी सिफारिशे भी शामिल होगी।

Improvement of Road Under B.R.D.B. Programme

727. SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

(a) whether Government have considered the improvement of the road under B.R.D.B. programme from Silapathar to Sonarighat with construction of permanent bridges; and

(b) if so, when the work is likely to be completed?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI BANSI LAL): (a) The road Silapathar to Sonarighat is crossed by a number of rivulets which receive excessive water from the river Brahmputra during floods. Due to the erratic behaviour of river Brahmputra and the non-existence of a well defined river bed, timber pile bridges are considered suitable for crossings in this area. Accordingly class 18 timber bridges have been constructed on this road which fully meet the traffic requirements.

(b) In view of the above, there are no plans at present for construction of permanent bridges on this road.

Two Year Tax Holiday for T.V. Industry

728. DR. RANEN SEN: Will the Minister of ELECTRONICS be pleased to state:

(a) whether the Prime Minister received a memorandum in Bombay recently, which suggests two year tax holiday for T.V. industry; and

(b) if so, the reaction of Government thereto?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI): (a) Yes, Sir.

(b) Government have already indicated, through a Customs Notification dated February 16, 1976 that the import duty on the glass shells used in the manufacture of TV picture tubes would be reduced with immediate effect from 186 per cent to 75 per cent. According to the Union Budget for 1976-77, the excise duty on TV sets with an ex-factory price of Rs. 1800 and below is reduced to 5 per cent while for sets with an ex-factory price above Rs. 1800 the excise duty remains at 20 per cent *ad-valorem*. It immediate steps are now taken by industry to design simple, functional TV sets and to reduce their manufacturing and marketing costs in the many areas where this is possible, TV sets should become available to consumers at a considerably lower price than they are today. This would lead, in turn, to an expansion in demand for TV sets and, as a consequence, to growth in TV set production.

सीमेंट का उत्पादन

729. **श्री मूलचन्द डागा :** क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) इस समय देश में सीमेंट की आवश्यकता को देखते हुए कितने सीमेंट का उत्पादन होता है ;

(ख) केन्द्रीय सरकार तथा राज्य सरकारों तथा सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा अलग-अलग इस सीमेंट के उत्पादन का कितना-कितना प्रतिशत खरीदा जाता है

और जनता के प्रयोग के लिए कितने प्रतिशत शेष रह जाता है, और

(ग) वास्तविक उपभोक्ताओं के पास सीमेंट पहुंचे यह सुनिश्चित करने के लिए क्या व्यवस्था की गई है।

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) : (क) दिसम्बर, 1975 को समाप्त हुए वर्ष में सीमेंट का 162 60 लाख मीट्रिक टन उत्पादन हुआ था। जैसा कि पहले अनुमान लगाया गया था आवश्यकता लगभग 190 00 लाख मीट्रिक टन की थी।

(ख) क्षेत्रवार, उपर्युक्त उत्पादन में से वर्ष 1975 के दौरान उठाए गए सीमेंट का प्रतिशत इस प्रकार रहा —

केन्द्रीय क्षेत्र द्वारा खरीदा (सरकारी विभाग, विभागीय उपक्रम और सरकारी क्षेत्र के उपक्रम)	11.1 प्रतिशत
राज्य क्षेत्र द्वारा खरीदा (सरकारी विभाग सरकारी क्षेत्र के उपक्रम और सरकारी परियोजनाएं)	28 4 प्रतिशत
जनता	58.5 प्रतिशत
निर्यात	2 00 प्रतिशत
योग	100 00 प्रतिशत

(ग) जहां तक सरकारी विभागों और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का सम्बन्ध है, सीमेंट नियंत्रक द्वारा सीधे कारखानों से माल आबंटित किया जाता है। जहां तक बड़, मध्यम और लघु क्षेत्र के उद्योगों का सम्बन्ध है उनके मामलों पर स्वीकृत योजनाओं अथवा वास्तुविद् और इंजीनियरों द्वारा आवश्यकताओं के अनुमान के आधार पर राज्य सरकार अथवा केन्द्र सरकार द्वारा विचार किया जाता है। इन मामलों में भी वास्तविक उपभोक्ताओं के लिए डिलीवरी आर्डर जारी किए जाते हैं और वे सीधे ही सीमेंट कारखानों से सप्लाई ले लेते हैं। जहां तक जनता का सम्बन्ध है, सीमेंट उत्पादकों के अधिकांश विक्रेताओं के माध्यम से सप्लाई का प्रबन्ध किया जाता है। इस समय सीमेंट आसानी से मिल जाता है और उपभोक्ताओं को कोई अतिरिक्त राशि नहीं देनी पड़ती है। फिर भी जब कभी कमी की स्थिति मौजूद थी राज्य सरकारों ने नियंत्रण लगाए थे जिनके अधीन विक्रेताओं को सिविल सप्लाई विभाग द्वारा जारी किए गए परमिटों पर सीमेंट की सप्लाई करनी थी। ऐसे परमिट जनता को उपर्युक्त प्राधिकारियों द्वारा तभी दिए जाते थे जब कि स्वीकृति प्राप्त योजना आदि पर आधारित वास्तविक आवश्यकता के बारे में वास्तुविद् अथवा इंजीनियरों द्वारा प्रमाणपत्र दे दिया जाता था। फिर भी सिविल सप्लाई विभाग जनता को बेचे जाने वाले सीमेंट की किस्म के विषय में निगरानी रखती है और सांविधिक विनियमों का उल्लंघन होने पर कार्रवाई की जाती है।

बिहार के पटना जिले में फुलवारी थाना के अन्तर्गत मौलाना बुद्धूनक ग्राम में हरिजनों एवं मुसलमानों पर आक्रमण

730. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 25 जनवरी, 1976 को पटना (बिहार जिले के फुलवारी थाना के अन्तर्गत मौलाना बुद्धूनक ग्राम) के हरिजनों एवं मुसलमानों पर हमला करके वहां के भूमि पतियो एवं जय प्रकाश नारायण आन्दोलन के जनसंघी समर्थकों ने दुर्गा

रविदास उर्फ रामेश्वर रविदार की दिन दहाड़े गोली मार कर हत्या कर दी ;

(ख) यदि हां, तो इस जघन्य हत्या के क्या कारण है , और

(ग) सरकार ने हत्यारों के विरुद्ध तथा हरिजनों एवं मुसलमानों की रक्षा करने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

गृह मंत्रालय , कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री ओम मेहता) : (क) से (ग) · बिहार सरकार के अनुसार 25 जनवरी, 1976 को थाना फुलवारी शरीफ, जिला पटना मे एक रिपोर्ट दर्ज कराई थी कि गांव मौलाना मदूचाक के दुर्गी रवीदास को गोली मार कर हत्या कर दी गई है । भारतीय दंड संहिता की धारा 147 / 148 /324 / 332/ 302 और शस्त्र अधिनियम की धारा 27 के अधीन एक मुकदमा दर्ज किया गया था और सभी 15 अभियुक्तो को गिरफ्तार कर लिया गया था। मामले की जांच की जा रही है। हत्या का स्पष्ट कारण यह प्रतीत होता है कि दुर्गी रवीदास ने हरिजन परिवार के सदस्यों के बीच सम्पत्ति पर हुए एक विवाद में हस्तक्षेप करने का प्रयास किया । दंड प्रक्रिया संहिता की धारा 107 के अधीन निरोधक कार्यवाही की गई है और गाव पर पूरी तरह निगरानी रखी जा रही है ।

वर्ष 1975 के दौरान विदेशों में प्रदर्शनार्थ भेजी गई तथा पुरस्कृत फिल्में

731. श्री शंकर दयाल सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि .

(क) वर्ष 1975 में कुल कितनी भारतीय फिल्में विदेशों में प्रदर्शनार्थ भेजी गई, और

(ख) उनका भाषावार ब्यौरा क्या है और उनमें से किन-किन फिल्मों को विदेशों में पुरस्कृत किया गया ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री धर्मबीर सिंह) : (क) 1975 के दौरान 27 फीचर फिल्मे और 91 लघु फिल्में विभिन्न फिल्म समारोहों में भाग लेने के लिए विदेशों मे भेजी गई ।

(ख) एक विवरण सलग्न है ।

विवरण

फिल्म समारोहो में भाग लेने के लिए विदेशों मे भेजी गई फिल्मो का भाषा-वार ब्यौरा ।

(क) **फीचर फिल्में**

हिन्दी	8
बंगला	9
कन्नड	3
उर्दू	1
मलयालम	2
तेलगु	2
मराठी	1
तमिल	1
योग	27

(ख) **लघु फिल्मे**

अंग्रेजी मे कमेन्ट्री सहित	90
हिन्दी में कमेण्ट्री सहित	1
योग :	91

पुरस्कार जीतने वाली फिल्में

(क) **फीचर फिल्में**

1. कोरस (बंगला)
2. सोनार केला (बंगला)
3. निमलियम (मलयालम)
4. दुविधा (हिन्दी)
5. जादू का शंख (हिन्दी)

(ख) लघु फिल्में

1. इन्क्यूबेशन एण्ड हैचिंग
2. गोल्डन वाइन
3. एटम्स
4. स्किन इन दि बिन
5. माता गंगा

आपात स्थिति की घोषणा के पश्चात् निषिद्ध की गई फिल्में

732. **श्री शंकर दयाल सिंह :** क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में आपात स्थिति की घोषणा के पश्चात् कुछ फिल्मों का प्रदर्शन निषिद्ध कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री धर्मवीर सिंह) : (क) और (ख). आपात स्थिति की घोषणा के बाद किसी भी फिल्म पर प्रतिबन्ध नहीं लगाया गया है।

आपात स्थिति की घोषणा के पश्चात दिल्ली में अपराधों में कमी

733. **श्री शंकर दयाल सिंह :** क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आपात स्थिति की घोषणा के पश्चात् अपराधिक मामलों में उल्लेखनीय सुधार हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी मुख्य रूपरेखा क्या है ?

गृह मंत्रालय में उपमंत्री (श्री एफ० एच० मोहसीन) : (क) और (ख). जी हां, श्रीमान्। 26-6-75 से 26-2-76 तक की अवधि के दौरान भारतीय दंड संहिता के 16751 मामले दर्ज किये गये जबकि 26-6-74 से 26-2-75 तक की अवधि के दौरान 22595 मामले दर्ज किये गये थे। डकैती, हत्या, हत्या का प्रयत्न, लूट, दंगा, सेंधमारी, हरण, अपहरण और चोरी के मामलों में विशेष रूप से कमी हुई।

फिल्म वित्त निगम द्वारा फिल्मों के लिए दिये गये ऋण

734. **श्री शंकर दयाल सिंह :** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत वर्ष फिल्म वित्त निगम द्वारा कितनी फिल्मों को ऋण के रूप में कितनी धन-राशि दी गई ;

(ख) इनमें से कितनी फिल्में प्रदर्शित हुई तथा कितनी अधूरी पड़ी है; और

(ग) फिल्म वित्त निगम को ऋण में से कितनी राशि वापस आई है और अब तक कितनी बकाया है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री धर्मवीर सिंह) :

(क)	फीचर फिल्में	3
	डाकुमेंट्री फिल्में	5
		8

आठों फिल्में तैयार करने के लिए 1975 के दौरान दिये गये कुल ऋणों की राशि :—8,03,455 रुपये 56 पैसे।

(ख) मुकम्मल की गई फिल्मों की संख्या:— 3(डाकुमेंट्री फिल्में) निर्माणाधीन फिल्मों की संख्या : —5।

(ग) वापस किए गए ऋणों की राशि: 1,59,187 रुपये 71 पैसे 1975 के ऋणों की बकाया राशि 6,44,267 रुपये 85 पैसे।

Bombay High Court Judgement on Censorship of the Bombay Journal "Freedom First"

735. SHRI TRIDIB CHAUDHURI: Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state:

(a) whether the attention of Government has been drawn to the judgement delivered by the Bombay High Court on the 21st February, 1975 in the Appeal case filed by the Special Press Adviser of Maharashtra Government against the decision of the same High Court in the case of 'Freedom First' monthly journal of Bombay, and to the observations made by the Court about the function of the censor under the Censorship Order passed under the Defence of India Act; and

(b) whether the implications of those observations have been studied and suitable instructions have been issued to all censoring officers of the Union and State Governments so as to bring the exercise of censorship in consonance with the norms laid down by the Court?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI DHARAM BIR SINHA): (a) Yes, Sir.

(b) The implications of the judgement of the High Court are being studied.

Setting up of Coast Guard

736. SHRI TRIDIB CHAUDHURI:
SHRI SHASHI BHUSHAN:
SHRI ISHAQUE SAMBHALI:

Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether a para military Coast Guard headed by a senior naval officer is being set up to protect the territorial and contiguous waters under the administrative control of the Home Ministry and to secure compliance with national laws relating to shipping, fishing and pollution; and

(b) what will be the arrangement for operational command for the proposed Coast Guard and the relation between the Coast Guard and the Navy?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): (a) The Government is considering the setting up of a Coast Guard Organisation for policing the territorial waters.

(b) In peace time the Coast Guard will function in close cooperation with the Navy and other agencies and in the event of hostilities, it will be placed under the operational command of the Navy.

Technology Cell in Ministry of Industry and Civil Supplies

737. SHRI TRIDIB CHAUDHURI: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether a new Technology Cell has been set up in his Ministry to identify and develop an intermediate technology suited to Indian conditions so as to solve technical and engineering problems facing medium and small scale industries;

(b) whether apart from this Technology Cell, there are as many as 17 other Research, Design and Development Committees for solving technical and engineering problems in these categories;

(c) what would be the relationship between the above mentioned Technology Cell and these Committees; and

(d) whether any specific extension service is in existence or being considered in the Ministry for the dissemination of the new technological developments amongst the entrepreneurs in small and medium scale industries, particularly in the rural areas?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A P. SHARMA) (a) to (d). The Appropriate Technology Cell was set-up in February 1971 to identify and promote appropriate technologies In November 1973, 17 State Research Design & Development Committees were set-up under the joint auspices of the Department of Science and Technology and the Ministry of Industrial Development primarily to receive and scrutinise problems on Research, Development and Design posed by small scale industries and to process such problems The work of the Appropriate Technology Cell and the 17RD&D Committee is complementary The extension work with regard to new technologies is primarily done by small Industries Service Institutes its branches and extension centres located in the different States

Central staff in States

738 SHRI P R SHENOY Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state

(a) whether there is any Central staff working in different States to maintain law and order during emergency, and

(b) if so, the facts thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F H MOHSIN): (a) and (b) At the request of the State Governments some C R P. and B S F. battalions are deployed in a few States to assist the State Governments in the maintenance of law and order

Expenditure incurred on implementation of Minimum Needs Programme in 1974-75 and 1975-76

739 SHRI P R SHENOY Will the Minister of PLANNING be pleased to state·

(a) whether there is any monitoring by the Centre in the implementation of the Minimum Needs Programme under the Fifth Plan, by the States; and

(b) the total amount spent for implementing the scheme in 1974-75 and 1975-76 (upto date)?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I K GUJRAL) (a) Yes, Sir The monitoring of the various constituent programmes/schemes under the National Programme of Minimum Needs is done by the concerned Central Ministries in consultation with the State Governments and the Planning Commission

(b) According to the information furnished by the concerned State Governments, the expenditure incurred in 1974 75 and 1975 76 on the National Programme of Minimum Needs is indicated below

	(Rs crores)
1974-75—Actual expenditure	175 78
1975-76—Anticipated expenditure	212 36

Setting up of Heavy Water Plants

740 SHRI P R SHENOY Will the Minister of ATOMIC ENERGY be pleased to state

(a) the total number of heavy water plants set up in the country so far with particulars regarding production and utilization of capacity,

(b) the total requirement of heavy water, and

(c) whether there is any proposal to set up more plants and if so, the main features thereof?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI) (a) to (c) Heavy Water Plants are being set up at Baroda, Tuticorin, Talchar and Kota. The only operational plant, producing Heavy Water at the rate of about 10 T/year, is at Nangal. A CANDU Power Reactor of 200 MWe requires 230 tonnes of Heavy Water as its initial inventory and about 18—24 tonnes each year to make up for losses of heavy water from the inventory.

The total requirement of Heavy Water upto 1980 is estimated at about 1000 tonnes. At present there is no proposal to set up more plants to produce Heavy Water.

Fall in Price of Raw Materials

741. SHRI BHOGENDRA JHA: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) the actual fall in the prices of jute, cotton, ground nut, coconut and other agricultural raw materials utilised for industrial production since the declaration of internal emergency; and

(b) whether proportionate fall in the prices of finished goods therefrom are being ensured?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) and (b). A statement showing index numbers of wholesale prices of major agricultural raw materials and related finished products for June 1975 and February 1976 is enclosed. It would be seen that during the period June 1975 to February 1976, prices of most Industrial products given in the attached statement have shown decline in varying degrees. It may be pointed out that because of time lags involved in the process of manufacture as well as other elements of cost and demand factors, point to point correspondence between prices of raw materials and manufactured products does not normally obtain.

Statement

Index Number of Wholesale Prices of Major Agricultural raw materials and related finished products

(Base : 1961-62 = 100)

	Average of June 1975	Average of Feb. 1976	% Variation
I. *Agricultural raw materials* :			
1. *Oil Seeds*	341·8	247·2	—27·7
(a) Groundnut	371·2	221·8	—40·2
(b) Copra	326·6	322·7	—1·2
2. Cotton	278·4	289·0	+3·8
3. Jute	163·1	190·3	+16·7
4. Sugar cane	207·1	214·5	+3·6
5. Tobacco	273·8	293.7	+7.3
6. Rubber	255·2	215·8	—15·4
II. *Related Finished Products* :			
1. *Edible Oils*	357·8	240·2	—32·9
(a) Groundnut oil	384·9	210·5	—45·3
(b) Coconut oil	357·7	333·8	—6·7
2. Vanaspati	362·6	244·9	—32·5
3. Cotton manufactures	221·9	221·6	—0·1
(a) Cotton Cloth (Mill-Made)	238·8	233·3	—2·3
4. Jute manufactures	230·8	221·1	—4·2
5. Sugar	248·8	239·2	—3·9
6. Tobacco manufactures	371·5	366·4	—1·4
7. Rubber Products	232·8	233·8	+0·4

Pandiyar Punnapuzha Hydro Electric Project in Kerala

742 SHRI C H MOHAMED KOYA Will the Minister of ENERGY be pleased to state

(a) whether the Kerala Pandiyar Punnapuzha Hydro-electric Project is pending clearance from the Central Water and Power Commission, and

(b) if so, the reasons therefor?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF SIDDHESHWAR PRASAD) (a) and (b) The project report of the Pandiyar Punnapuzha Hydro Electric Scheme is being examined by the Central Electricity Authority for techno-economic clearance

Idamalayar Hydro-Electric Project

743 SHRI C H MOHAMED KOYA Will the Minister of ENERGY be pleased to state whether the progress in the execution of the Idamalayar Hydro electric Project is hampered due to paucity of funds?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF SIDDHESHWAR PRASAD) The requirements of funds for the Idamalayar Hydro-electric Project in Kerala was discussed in detail with the State authorities at the time of the formulation of the State's Annual Plan for 1976 77 and the requirement of funds as assessed has been fully provided in the approved Annual Plan

Electrification of villages

744 SHRI R S PANDEY Will the Minister of ENERGY be pleased to state the number of villages in the country yet to be electrified?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF SIDDHESHWAR PRASAD) The total number of villages in the country as per 1971 Census is 5 75 936 Upto 31 1-1976, 1,72 415 villages have been electrified and 4 03 521 remain to be electrified

Non-conventional raw material for paper production

745 SHRI P GANGADEB Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state

(a) whether his Ministry is considering setting up of a major research unit to find out alternative non-conventional raw materials for the production of paper, and

(b) if so, broad features thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B P MAURYA) (a) and (b) Government is planning to set up a Central Research and Development Institute for filling up the gap in the existing research and development programmes relating to pulp, paper and newsprint industries and coordinating these activities throughout the country Identification of non-conventional raw materials for manufacture of paper and newsprint and the development of the process know-how for the utilisation of the various raw materials would be some of the issues with which the Institute would concern itself

In the scheme tentatively worked out for the setting up of the Institute, it is proposed that it would be an autonomous organisation registered under the Societies Act The membership of the Institute would be open to all companies/corporate bodies engaged in the manufacture or otherwise interested in the development of paper pulp and newsprint and allied products The management of the Institute would vest with a Governing Council

A final decision regarding the setting up of this Institute is however, yet to be taken

The Government have also, with the assistance of the U N D P, taken up the project of 'Exploration & Identification of Alternative Raw Materials for Paper & Newsprint Industry' The objective of the project are as under·

A *Immediate objectives*:

1 To identify the cellulosic raw materials for industrial production

2 To upgrade research facilities at the Forest Research Institute Dehradun, and thereby develop improved technology in the field of cellulosic chemistry and paper manufacture, keeping in view both technical and economic aspects

3 To upgrade training facilities at the Institute of Paper Technology Saharanpur and to train counterpart staff in pulp and paper technology

B *Long range objectives*

1 To help achieve the targeted production of about 2 million tonnes of paper in the country by 1980

2 To identify by a critical study the various handicaps in making the best use of the available raw material resources and thus assist the Indian Paper Industry

The project is being executed by the Hindustan Paper Corporation Limited with the help of experts from the FAO

Annual Plan Outlay for Orissa for 1976-77

746 SHRI P GANGADEB
SHRI ARJUN SETHI

Will the Minister of PLANNING be pleased to state

(a) whether Planning Commission has approved an Annual Plan Outlay for Orissa for 1976-77,

(b) if so, the total outlay thereof;

(c) whether Orissa Government have asked for any additional schemes to be taken up during the year, and

(d) total amount proposed to be spent in each sector and the share of State Government therein?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I K GUJRAL) (a) and (b) A statement indicating the sectoral distribution of the approved outlay of Rs 124 67 crores for the State's Annual Plan 1976-77 is laid on the Table of the House [*Placed in Library See* No LT-10457/76]

(c) Since the finalisation of the State Annual Plan 1976-77, the State Government have forwarded a new proposal for the construction of a marine drive from Puri to Konarak costing Rs 1 20 crores which is under consideration in the Planning Commission in consultation with the concerned authorities

(d) Inclusive of Central Assistance of Rs 35 97 crores, the resources for finalising the approved Plan of Rs 124 67 crores have been assessed at Rs 87 40 crores There is thus a gap in resources of Rs 37 27 crores The Central Government will consult the State Government during the course of 1976-77 in order to devise ways and means of covering this gap According to the existing procedures the Central Assistance for financing the State Plans is given as block loan/grant and is not related to the allocations for individual sectors

साधारण व्यक्तियों की शिकायतो को दूर करने के बारे में हिदायतें

747. श्री मूल चन्द डागा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने समय-समय पर ऐसी हिदायतें जारी की हैं कि साधारण

लोगों द्वारा छोटे-छोटे स्तर पर की गई शिकायतों का तुरन्त निराकरण किया जाये और यदि हां तो तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं तथा ये कब-कब जारी की गई; और

(ख) क्या वर्तमान आपात स्थिति के दौरान भी गरीब लोगों की सही शिकायतों को दूर नहीं किया जाता और यदि हां, तो इस सम्बन्ध मे सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

गृह मंत्रालय, कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री ओम मेहता) : (क) जी हां, श्रीमान् । एक विवरण सलग्न है ।

(ख) जी नही, श्रीमान् । जनता की सही शिकायतों पर समुचित कार्यवाही करने तथा उनके वास्तविक कष्टों के निवारण पर ध्यान देने के लिए सभी प्रयत्न किए जाते है ।

आपात स्थिति के बाद शिकायतें/कष्ट उत्पन्न करने वाले कारणों को यथासम्भव करने के उद्देश्य से अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न उपाय और किए गए/प्रारम्भ किए गए है, जो पहले जारी किए गए उन अनुदेशों के अतिरिक्त है जिनका उद्देश्य सरकारी प्रशासन को स्वच्छ बनाना एवं सुदृढ करना और नियमों, विनियमों तथा कार्य-विधियों को, विशेषकर 'सम्पर्क (कटिंग एज)' के स्तर पर, जहां जनता प्रशासन के सम्पर्क मे आती है, कारगर बनाना है ।

विवरण

1964 में "शिकायत पंजिकाएं" रखे जाने के लिए अनुदेश जारी किए गए थे, जिनमें प्राप्त शिकायतों को इस बात की निगरानी रखने के लिए कि उनके सम्बन्ध में समुचित कार्यवाही की जाती है, दर्ज किया जा सकता था । 1966 में सार्वजनिक शिकायतों के आयुक्त के एक केन्द्रीकृत संस्थान की स्थापना की गई थी, जिसका उद्देश्य यह था कि आयुक्त के ध्यान मे लाई गई शिकायतों और कष्टों के समुचित निवारण के लिए सम्बन्धित मंत्रालयो और विभागों के साथ मामले को उठा कर उन पर कार्रवाई कराई जा सके और मोटे तौर से विभिन्न मंत्रालयों और विभागो मे सार्वजनिक शिकायतो से सम्बन्धित कार्य को निपटाने वाले अधिकारियो के कार्य में समन्वय स्थापित किया जा सके । 1974 मे प्रशासनिक सुधार आयोग की स्वीकृत सिफारिश के अनुसरण मे "शिकायत की किताब" के रखे जाने के लिए अनुदेश जारी किए गए थे, जिसमें कोई भी व्यक्ति, अपने कष्ट अथवा शिकायत को आवश्यक कार्रवाई के लिए दर्ज कर सकता है ।

नेशनल फायर सर्विस

748. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश मे नेशनल फायर सर्विस को एक ही सगठनाधीन लाने और इस कार्य मे लगे विभिन्न विभागों के मध्य समन्वय का सुनिश्चय करने का है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक ?

गृह मंत्रालय में उपमंत्री (श्री एफ० एच० मोहसीन) : (क) जी नही, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न नही उठता ।

Ancillary Units at Jamshedpur

749. **SARDAR SWARAN SINGH SOKHI**: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether the ancillary units in Bihar, especially at Jamshedpur are

on the verge of closure due to the indifferent attitude of big industries situated there, both in private and public sectors, who do not buy their requirements from ancillary industries within the State;

(b) whether the private and public sector big industries purchase most of their requirements from outside the State at higher prices than the prevailing prices within the State; and

(c) if so, steps Government propose to take to save the ancillary industries?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. P. SHARMA): (a) and (b). Information regarding purchases made by undertakings in the private sector from ancillary industries is not available. As regards public sector undertakings there are seven such undertakings in Bihar State and they obtain their requirements from small scale or ancillary units as the case may be. No reports have been received regarding purchases made by such undertakings at higher prices from outside Bihar. It is not correct that public sector units purchase most of their requirements from outside the State at higher prices compared to the prevailing prices within the State. However, small scale and ancillary units in Bihar are facing difficulties as orders are not placed on them by the large units on a continuous basis as they used to do before.

(c) Government have already issued comprehensive guide lines to all Central/public enterprises for the development of ancillary industries. An Expert Committee has been constituted to examine the position of ancillary industries for coal companies. The report from this group is awaited by the Government.

Office of SISI at Jamshedpur

750. SARDAR SWARAN SINGH SOKHI: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state:

(a) whether Government propose to open a full-fledged office of SISI at Jamshedpur, to help the small industries in the near future; and

(b) if so, the date by which it would start functioning?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI A. P. SHARMA): (a) and (b). Keeping in view the further steps to be taken for the development of small scale and ancillary industries in the Chotta Nagpur Division including Jamshedpur, the Government have upgraded the Small Industries Service Institute Extension Centre at Ranchi to the level of a Branch Small Industries Service Institute since 1972-73. Further, it is proposed to upgrade the existing Small Industries Service Institute Extension Centre, Dhanbad to the status of a Branch Institute during the next financial year. These upgraded institutes would also provide the extension facilities to small industries in Jamshedpur. In view of present constraints on resources and the priorities for opening Extension Centres and Branch Institutes in other parts of the country, including backward areas, it is not proposed for the present to open a full-fledged Small Industries Service Institute at Jamshedpur. However, the setting up of a branch institute at Jamshedpur is under the consideration of Government.

Agreement with NASA for SITE Programme

751. SHRI SHASHI BHUSHAN: Will the Minister of SPACE be pleased to state:

(a) whether any agreement has since been signed with NASA for the

renewal of the agreement in respect of facilities granted by NASA for our SITE programme; and

(b) in case the renewal agreement has not been signed, how the Government propose to continue the SITE programme?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI): (a) No, Sir.

(b) Continuity of television service to about 45 per cent of the SITE villages is planned through the establishment of six terrestrial TV transmitters, one for each of the six SITE clusters. SITE villages currently served by the SITE terrestrial transmitter at Pij village in the Nadiad District of Gujarat will continue to be served by the same.

Study of Tarapur Atomic Power Plant by Analyst of U.S. Atomic Energy Commission

752. SHRI HARI SINGH: Will the Minister of ATOMIC ENERGY be pleased to state:

(a) whether the Chairman of the Indian Atomic Energy Commission has recently offered to extend his co-operation to any analyst from the reconstituted U.S. Atomic Energy Commission in the study of the Tarapur Atomic Power Plant; and

(b) if so, the reaction of U.S. Atomic Energy Commission to it?

THE PRIME MINISTER, MINISTER OF PLANNING, MINISTER OF ATOMIC ENERGY, MINISTER OF ELECTRONICS AND MINISTER OF SPACE (SHRIMATI INDIRA GANDHI): (a) Yes, Sir.

(b) Chairman Anders of the U.S. Nuclear Regulatory Commission, has welcomed the offer.

Appointment of Watch-dog panels by the States for schemes sanctioned by the Rural Electrification Corporation

753. SHRI HARI SINGH: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) whether Central Government have recently suggested to all State Governments to appoint watch-dog panels for the schemes sanctioned by the Rural Electrification Corporation; and

(b) if so, response to the States thereto?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF. SIDDHESHWAR PRASAD): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

बोकाजन सीमेंट फैक्ट्री (आसाम)

754. **श्री हरी सिंह** : क्या **उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया बोकाजन सीमेंट फैक्टरी (आसाम) बना रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उसकी वर्तमान प्रगति क्या है; और

(ग) इस कारखाने में उत्पादन किस तारीख से आरम्भ हो जाने की आशा है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) : (क) से (ग) : सीमेंट कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड बोकाजन आसाम में 2 लाख मी० टन की वार्षिक क्षमता वाला एक सीमेंट संयंत्र स्थापित कर रहा है। संयंत्र में अक्तूबर 1976 तक वाणिज्यिक उत्पादन प्रारम्भ होने की संभावना है ।

प्रायोजना की विभिन्न मदों जिसमें संयंत्र और मशीनरी भी शामिल है हुई अब तक की प्रगति नीचे दी जा रही है।

1. प्रायोजनेतर भवन पूर्ण हो गये
2. बस्ती पूर्ण हो गई
3. जल प्रदाय योजना पूरी होने वाली है काम चल रहा है।
4. रेलवे साइडिंग आवश्यक रेलवे साइडिंग बिछाई गई है।
5. वैकरो–वैकरी (खान) का विकास हो रहा है काफी चूना उठा लिया गया है।
6 रज्जु मार्ग रज्जु मार्ग प्राप्त हो गया है और लगा दिया गया है।
7. क्रशर क्रशिंग सयंत्र (बिना जो क्रशर के) चालू हो गया है।
8. संयंत्र और मशीनरी अधिकांश मशीन और सयंत्र प्राप्त हो गये है। मशीन और सयंत्रों (प्रवस्था-1) का परीक्षण पूरा हो गया है। कुछ महत्वपूर्ण चीजे अभी आनी है पूरे सयंत्र के अक्तूबर, 1976 तक चालू होने की सभावना है। शेष कार्य को गतिपूर्वक पूरा किये जाने के लिए हर सभंव उपाय किया जा रहा है।

सरकारी कार्यों के लिए हिन्दी का प्रयोग

755. **श्री पन्नालाल बारूपाल** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल ही में इलाहाबाद में हुए हिन्दी साहित्य सम्मेलन के अधिवेशन में सरकारी कार्यों में हिन्दी का अधिकाधिक प्रयोग करने के लिए केन्द्रीय सरकार को क्या सुझाव दिए गए हैं; और

(ख) सरकार ने इन सुझावों को क्रियान्वित करने के लिए क्या ठोस कार्यवाही की है?

गृह मंत्रालय, कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार विभाग तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री ओम मेहता) :(क) हिन्दी साहित्य सम्मेलन से उनके द्वारा इलाहाबाद मे आयोजित सम्मेलन में दिये गये सुझावों के बारे में कोई पत्र प्राप्त नहीं हुआ है। परन्तु सम्मेलन में एक संकल्प पारित किया गया था जिसमें केन्द्र सरकार से एक पृथक मंत्रालय के गठन का अनुरोध किया गया है ताकि राज्यभाषा से सम्बन्धित कार्य का सही ढंग से समन्वय किया जा सके।

इसके अलावा, सम्मेलन में वक्ताओं द्वारा दिये गये कुछ महत्वपूर्ण सुझाव सक्षेप मे इस प्रकार है --

1 काफी सख्या मे कर्मचारी हिन्दी जानते है किन्तु वे अपने काम में इसका प्रयोग करने से झिझकते है। उन्हे हिन्दी का प्रयोग करने के लिए प्रोत्साहित करने के उपाय किये जाने की आवश्यकता है।

2. हिन्दी मे प्रशिक्षित कर्मचारियो का उपयोग हिन्दी मे काम करने के लिए किया जाए।

3. सरकारी प्रयोजनो के लिए सरल तथा बोलचाल की भाषा प्रयोग की जानी चाहिए और भारतीय भाषाओं के शब्द जो साधारणतया हिन्दी में प्रयोग किये जाते है इस मे मिला देने चाहिए।

4. केन्द्रीय सरकार के कार्यालय में पर्याप्त संख्या में हिन्दी टाइप राइटर उपलब्ध कराये जाएं।

(ख) सरकार ने इस सम्मेलन के विशिष्ट संकल्प / सुझावों को कार्य रूप नही दिया है। परन्तु केन्द्रीय सरकार द्वारा इस सम्मेलन के संकल्प/ सुझावों में उल्लिखित विभिन्न मुद्दों के बारे से निम्नलिखित उपाय किए जा चुके हैं। राजभाषा सें सम्बन्धित कार्य की देखभाल के लिए गत वर्ष ही राजभाषा विभाग का पृथक् से गठन किया गया था।

हिन्दी जानने वाले कर्मचारियो मे हिन्दी मे काम करने के लिए विश्वास पैदा करने के विचार से केन्द्रीय सरकार के मत्रालयो / विभागो तथा अधीनस्थ कार्यालयों मे हिन्दी कार्यशालाओं का पहले ही आयोजन किया जा रहा है और उन्हे प्रोत्साहन देने की दृष्टि से एक प्रोत्साहन योजना भी आरम्भ की गई है।

यह बार-बार स्पष्ट किया गया है कि हिन्दी मे टिप्पणी तथा आलेखन मे सरल और बोल चाल की भाषा प्रयोग की जानी चाहिए और अंग्रजी अथवा उर्दू के शब्द जो साधारणतया प्रयोग किये जाते हैं वे यदि देव नागरी लिपि मे लिख जाने है तो कोई आपत्ति नही होगी ।

इसके अतिरिक्त 1975-76 वर्ष के लिए वार्षिक कार्यक्रम के अनुसार सभी मत्रालयो / विभागो मे अपनी आवश्यकताओ के अनुसार हिन्दी टाइपराइटर खरीदने का अनुरोध किया गया है। परन्तु प्रत्येक कार्यालय में कम से कम एक टाइपराइटर अवश्य खरीदा जाना चाहिए ।

देवनागरी लिपि मे हिन्दी टाइपराइटरो के उत्पादन में वृद्धि करने के प्रयत्न किए जा रहे है। टाइपराइटर बनाने वाली चार कम्पनियो को भेजे गये आशय पत्रो में यह नियत किया गया है कि उन्हे अपने उत्पादन में 50 प्रतिशत टाइपराइट भारतीय लिपियों के बनाने होंगे।

चीन द्वारा प्रक्षेपास्त्रों (बालिस्टिक मिजाइलों) का निर्माण

756. श्री कमला मिश्र 'मधुकर' : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि चीन ने ऐसे प्रक्षेपास्त्रो का निर्माण किया है जिन से एशिया के किसी भी भाग पर परमाणु अस्त्रो से हमला किया जा सकता है,

(ख) क्या सरकार को यह भी पता है कि ऐसी मिसाइलों की गति 5000 किलोमीटर प्रति घंटा है, और

(ग) यदि हां, तो भारत की सुरक्षा के सम्बन्ध मे इस खतरे के प्रति क्या प्रतिक्रिया है ?

रक्षा मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क से (ग) : समाचार पत्रो की रिपोर्ट के अनुसार चीनियो के पास कतिपय परास के प्रक्षेपास्त्र है और सूचना है कि लम्बे परासो के प्रक्षेपास्त्रो का विकास किया जा रहा है। इस सम्बन्ध मे ब्यौरों पर चर्चा करना लोकहित मे नही होगा ।

हमारे देश की सुरक्षा पर प्रभाव डालने वाली सभी गतिविधियो का हमारे रक्षा आयोजन मे विधिवत ध्यान रखा जाता है।

Public Sector Projects in Backward Areas of Maharashtra and Vidarbha

757 SHRI VASANT SATHE: Will the Minister of INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES be pleased to state

(a) whether Government of Maharashtra have urged the setting up of important public sector projects in industrially backward Maharashtra and Vidarbha regions of the State;

(b) if so, reaction of Government thereon?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI B. P. MAURYA): (a) and (b). The Government of Maharashtra had requested this Ministry for locating the following public sector projects in the backward areas of the State:—

(a) Heavy Commercial Vehicles.

(b) Automotive Tyres.

(c) Machine Tools.

As regards (a) above, the detailed project is still under formulation and it has not reached a stage where site selection can be considered. However, the request of the State Government has been kept in view.

Regarding (b) above, there are no plans of setting up an automotive tyre project in the public sector. Regarding (c), H.M.T. is not planning to set up any machine tool plant dur- the Fifth Five Year Plan period.

Raising of Per Capita **Income**

758. SHRI ARJUN SETHI: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) whether after establishment of steel plants, mining-projects and fertiliser projects in the economically backward States like Bihar, Orissa and Madhya Pradesh, Government have not been able to contribute very significantly towards increasing the per capita income of the local population;

(b) if so, the specific reasons therefor; and

(c) what precise steps Government propose to take or have taken to meet the situation?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I. K. GUJRAL): (a) and (b). As a result of the development programmes in general, including establishment of large industrial projects, there has been a perceptible increase in the per capita incomes of Bihar, Madhya Pradesh and Orissa as would be evident from the following figures:

Bihar (1948-49 prices)		Orissa (1960-61 prices)		Madhya Pradesh (1952-53 Prices)	
1955-56 to 1957-58	152	1955-56*	195	1955-56 to 1957-58	232
1963-64 to 1965-66	206	1963-64 to 1965-66	250	1963-64 to 1965-66	245
% increase - 35·5		% increase - 28·7		% increase - 5·7	

*Data not available for subsequent four years.

Source : Data compiled by the Central Statistical Organisation, Government of India, from the information supplied by the State Statistical Bureaus.

The per capita income figures given above have been presented as three yearly averages between 1955—58 and 1963—66, which broadly correspond to the periods before and after the establishment of most of the major industrial projects in these States. In the case of Madhya Pradesh, the increase in per capita income viz. 5.7 per cent during this period was not significant, but in the later years i.e. 1970-71 to 1972-73, the per capita income worked out on the same basis, rose to Rs. 273. This marked an increase of about 11.4 per cent over the three year period 1963—66. Large industries of the type mentioned in the statement of the question, even

though primarily of national significance, contribute to the development of regional economies in an indirect manner through linkage effects and the mechanism of inter-sectoral inter-action. Thus, by and large, increase in per capita income to the local population accrues from consequential developments in other sectors and the efforts of the State Governments.

(c) However, in order to ensure that the local population may benefit from the location of large industrial projects, the Government have made provisions in the recruitment of jobs through the National Employment Service for giving preference to the local people in jobs carrying a basic salary of less than Rs. 500. Emphasis is also being given for the development of ancillary units in these areas.

भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड में भर्ती

759. **श्री नाथूराम अहिरवार : क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्रालय को इस आशय की शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लि० के प्रबन्धक स्थानीय लोगों को नौकरियां नहीं दे रहे हैं ;

(ख) क्या किसी अधिकारी ने इन शिकायतों की जांच की है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० सी० जार्ज) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) यह पाया गया है कि शिकायतें निराधार हैं ।

बी० एच० ई० एल० झांसी में हरिजनों एवं आदिवासियों की भर्ती

760. **श्री नाथूराम अहिरवार : क्या उद्योग और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को आदेश दिए हैं कि 500 रु० प्रतिमास तक के वेतन वाले पदों पर केवल उस राज्य के लोगों को ही रखा जाये जिस प्रदेश में कारखाना लगाया जाए ;

(ख) झांसी स्थित बी० एच० ई० एल० कारखाने में पिछले एक वर्ष में 500 रुपये तक वेतन वाले पदों पर कितने कर्मचारी नियुक्त किए गए; और

(ग) उनमें हरिजनों एवं आदिवासियों की संख्या क्या है ?

उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० सी० जार्ज) : (क) भारत सरकार के इस सम्बन्ध में पहले से ही निदेश हैं कि सरकारी क्षेत्र के सभी उपक्रमों को चाहिए कि वे 500 रु० प्रतिमास के मूल वेतन वाले पदों की भर्ती स्थानीय रोजगार कार्यालय के माध्यम से करें ।

(ख) गत वर्ष 203 कर्मचारियों और 140 प्रशिक्षणार्थियों की भर्ती की गई थी जिनका कुल योग 343 है ।

(ग) 20 प्रतिशत हरिजन और 26 प्रतिशत आदिवासी भर्ती किए गए हैं ।

Proposal to bring Science and Technological Activities in India under purview of National Committee on Science and Technology

761. SHRI C. K. CHANDRAPPAN: Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

(a) whether Government are considering a suggestion made by the Director of the National Aeronautical

Laboratory after his visit to Soviet Union that the entire science and technological activity in India should be brought under the purview of the apex body, National Committee on Science and Technology; and

(b) if so, the steps taken by Government in this direction?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I. K GUJRAL): (a) The National *Committee on Science* and Technology is an apex advisory body to the Government and has the responsibility to assist and advise the Government on all aspects of the national scientific and technological efforts in the preparation and continuous up-dating of national science and technology plans as also on the pattern of the development of scientific and technological research including inter-sectoral resources allocation Its terms of reference are flexible enough to enable us to play a meaningful role in the national endeavour The recommendations made by the Director, National Aeronautical Laboratory, are thus by and large already under implementation.

(b) Question does not arise in view of (a) above

Loans to Printing Presses by D M.K. Government and Advertisements to Newspapers

762 SHRI C K CHANDRAPPAN: Will the Minister of INFORMATION AND BROADCASTING be pleased to state

(a) whether the former D M K. Government in Tamil Nadu had lent about Rs Thirty lakhs to printing presses which published newspapers and periodicals,

(b) if so, the facts thereof,

(c) whether these newspapers used to get huge amounts towards advertisements;

(d) whether bills for January, 1976 were paid to a newspaper which had ceased publication in July, 1975,

(e) if so, whether Government propose to take action in such specific instances of corruption against D.M K. Government in Tamil Nadu; and

(f) if so, the broad outlines thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI DHARAM BIR SINHA): (a) to (f). The information is being collected from the State Government and will be laid on the Table of the House.

Grant of Pension to Freedom Fighters

763 SHRI C K CHANDRAPPAN. Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state

(a) the latest number of cases of freedom fighters who have applied for pension, State wise,

(b) the number of those granted pension, and

(c) how many applications have been rejected, filed or are pending?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H MOHSIN): (a) to (c). The information is given in the statement laid on the Table of the House [*Placed in Library. See* No LT-10458/76.]

Sale of Pronographic Publications

764 SHRI BISWANARAYAN SHASTRI Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state

(a) whether some pornographic publications are openly sold in different cities of the country,

(b) if so, steps being taken to stop the circulation and sale of such publications;

(c) the authority which decides initially whether a particular publication is obscene or not, and

(d) whether he proposes to consider the question of forming a non-official machinery for advising his Ministry on this matter?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): (a) Government is aware of the clandestine sale of pornographic publications in certain places in the country.

(b) Adequate provisions exist in sections 292 and 293 of the Indian Penal Code, Section 95 of the Code of Criminal Procedure, 1973 and the Prevention of Publication of Objectionable Matter Act, 1976 to deal with the sale of such publications. Such publications have been seized and prosecutions have also been launched in specific cases. The recent Bill for amending the Indian Penal Code as reported by the Joint Committee contains an additional provision for dealing with grossly indecent publications and if this is approved by Parliament it may also help.

(c) Whether a particular publication is obscene or not is assessed in the first instance by the authority competent to seize or order the seizure of the publication under law.

(d) No such proposal is under consideration of the Government.

Requirement of Power in Assam

765. SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: Will the Minister of ENERGY be pleased to state:

(a) whether any survey has been conducted or estimates made by his Ministry as to the requirement of power in Assam in and after 1980 when the SEB of Meghalaya will be free to decide whether or not to supply power to Assam;

(b) projects taken up or likely to be undertaken for generating power in Assam; and

(c) if not how he proposes to meet the demands of industry that are on the offing in the State?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF ENERGY (PROF. SIDDHESHWAR PRASAD): (a) The Ninth Annual Power Survey has assessed the power requirements of Assam upto 1983-84.

(b) and (c). The Namrup thermal extension (1 x 30 MW) is in an advanced stage of execution and the Bongaigaon thermal project envisaging the installation of two units of 60 MW each has been sanctioned. The completion of these projects would help meet the power requirements of the State in future.

Increase in Juvenile Crime in Delhi

766. SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether juvenile crime is increasing at a galloping speed in Delhi; and

(b) if so, the causes thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): (a) and (b) No Sir. 151 cases were registered in 1975 as against 163 in 1974.

12.00 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

NOTIFICATION UNDER INDUSTRIES (DEVELOPMENT AND REGULATION) ACT, 1951

THE MINISTER OF INDUSTRY AND CIVIL SUPPLIES (SHRI T. A. PAI): I beg to lay on the Table a copy of Notification No. S.O. 141(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated the 25th February, 1976, issued under section 9 of the Industries (Development and Regulation) Act, 1951. [*Placed in Library. See* No. LT-10446/76.]

REVIEW AND ANNUAL REPORT OF NATIONAL INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORPORATION, NEW DELHI FOR 1974-75

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRY AND

CIVIL SUPPLIES (SHRI A C GEORGE) I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956 —

(1) Review by the Government on the working of the National Industrial Developmnt Corporation Limited, New Delhi, for the year 1974 75

(2) Annual Report of the National Industrial Development Corporation Limited, New Delhi for the year 1974-75 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon

[*Placed in Library See* No LT-10447/76]

REPORT OF CENTRAL ELECTRONICS LTD, NEW DELHI FOR THE PERIOD 26 6-74 TO 31 3 75

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING (SHRI I K GUJRAL) I beg to lay on the Table a copy of the Report (Hindi and English versions) of the Central Electronics Limited New Delhi, for the period 26th June 1974 to 31st March 1975 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act 1958 [*Placed in Library See* No LT 10 448/76]

NOTIFICATIONS UNDER ALL INDIA SERVICES ACT 1951

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS, DEPARTMENT OF PERSONNEL AND ADMINISTRATIVE REFORMS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI OM MEHTA) I beg to lay on the Table a copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub section (2) of section 3 of the All India Services Act 1951 —

(i) The Indian Police Service (Fixation of Cadre Strength) Second Amendment Regulation 1976 published in Notification No G S R 70(E) in Gazette of India dated the 10th February, 1976

(ii) The Indian Police Service (Pay) Second Amendment Rules, 1976, published in Notification No G S R 71(E) in Gazette of India dated the 10th February, 1976

(iii) The Indian Administrative Service (Fixation of Cadre Strength) Fourth Amendment Regulations, 1976, published in Notification No G S R 72(E) in Gazette of India dated the 10th February, 1976

(iv) The Indian Administrative Service (Pay) Fifth Amendment Rules, 1976, published in Notification No G S R 73 (E) in Gazette of India dated the 10th February 1976

(v) The Indian Police Service (Fixation of Cadre Strength of Uttar Pradesh) Rules 1976 published in Notification No G S R 88(E) in Gazette of India dated the 18th February 1976

(vi) The Indian Police Service (Probation) Amendment Rules 1976 published in Notification No G S R 156 in Gazette of India dated the 7th February, 1976

(vii) The Indian Forest Service (Probation) Amendment Rules, 1976 published in Notification No G S R 157 in Gazette of India dated the 7th February, 1976

(viii) The All India Services (Death cum-Retirement Benefits) Second Amendment Rules, 1976, published in Notification No G S R 196 in Gazette of India dated the 14th February, 1976

(ix) The Indian Police Service (Uniform) Amendment Rules 1976 published in Notification No G S R 256 in Gazette of India dated the 28th February, 1976

(x) The All India Services (Death-*cum* Retirement Benefits) Third Amendment Rules, 1976, published in Notification No. G. S. R. 316 in Gazette of India dated the 6th March 1976. [*Placed in Library See* No. LT-10449/76.]

CENTRAL INDUSTRIAL SECURITY FORCE (1ST AMDT) RULES, 1976 AND NOTIFICATION *re.* CORRIGENDUM TO HINDI VERSION OF NOTIFICATION No. GSR 419 (E)

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): I beg to lay on the Table:—

(1) A copy of the Central Industrial Security Force (First Amendment) Rules, 1976 (Hindi and English versions) published in Notification No. G. S. R. 262 in Gazette of India dated the 28th February, 1976, under sub-section (3) of section 22 of the Central Industrial Security Force Act, 1968 [*Placed in Library. See* No LT-10450/76]

(2) A copy of Notification No G S R 322 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 6th March, 1976, containing corrigendum to Hindi version of Notification No G S R 419(E) dated the 19th July, 1975 [*Placed in Library. See* No LT-50451/76]

12.02 hrs

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBER'S BILLS AND RESOLUTIONS

SIXTIETH REPORT

SHRI G. G. SWELL (Autonomous Districts): I beg to present the Sixtieth Report of the Committtee on Private Members' Bills and Resolutions

---

12.03 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1976-77— GENERAL DISCUSSION—*contd.*

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): Before we resume the discussion on the Railway Budget I would like to make a submission to you, Mr. Speaker. There are a good number of speakers who want to speak on this side as well as on the other side. I would suggest that we may sit till seven of the clock today to enable members to speak. The hon. Minister will reply tomorrow. Let us continue with the discussion till seven of the clock.

MR. SPEAKER: I suppose that this is the consensus of the House.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR SPEAKER : It is all right. We will sit till 7 O' clock.

Dr. Kailas may now resume his speech.

डा० कैलास (बम्बई दक्षिण) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री के कुशल प्रशासन, प्रभावशाली अनुशासन और महान् व्यक्तित्व के कारण रेल विभाग में जो कुशलता आई है, मै परसों उस का जिक्र कर रहा था। यह भी सत्य है कि रेल मंत्री की सहृदयता के कारण उन्हे हर क्षेत्र के रेल कर्मचारियों से सहयोग मिल रहा है।

परन्तु एक महकमा ऐसा है, जिस पर शायद पं० कमलापति त्रिपाठी की छाप नही पड पाई है, और वह विभाग है रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स। मेरी अपनी जानकारी यह है कि यह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स रेलवे विभाग को जितना भी नुकसान पहुचा सकता है, वह उस मे कमी नही रख रहा है। अभी हाल ही की एक दर्दनाक घटना है कि एक यात्री हज कर के मक्का-मदीने से बम्बई हो कर मेरठ अपने घर लौट रहा था। दोहद और बडोदा के बीच में उन के सामान को जबरदस्ती खोला गया। पता नही, वे लोग रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के थे, या रेलवे पुलिस के थे, या स्टेट पुलिस के थे, क्योंकि उन्होंने कोई वर्दी नही पहनी हुई थी और न उन के नाम का बिल्ला उनके कपडों पर लिखा हुआ था। उस यात्री को कहा गया कि वह कुछ कान्ट्राबेंड आर्टिकल्ज ले कर यात्रा कर रहे है। सामान में कुछ न निकला फिर भी जो दस मीटर कपडे का टुकडा वह मक्का से अपने बच्चों

[डा० कैलास]

के लिए ले कर आए थे, उस पुलिस अधिकारी ने ले लिया तथा चम्पत हो गया। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि हर कम्पार्टमेंट में एक रेल पुलिस या राज्य पुलिस को रखा जाये, जो यात्रियों को उनके साथ इस प्रकार के अन्याय होने से बचा सके।

मैंने देखा है कि रेल के डिब्बों में अब पंखे नहीं चलते हैं और बिजली नहीं जलती है। जो पानी का पहले इन्तजाम होता था, वह अब नहीं है। कारण पूछने पर मुझे यह बताया गया कि रेल के डिब्बे में पानी का जो वर्तमान या कैन रखा जाता है, वह चोरी हो जाता है, इसलिए उस को रखना ही बन्द कर दिया गया है। यह बड़े दुख की बात है कि पुलिस अपना कर्तव्य-पालन न करे और उस के कारण अगर पानी का बर्तन चोरी हो जाये, तो यात्रियों को पीने का पानी बंद कर दिया जाय। कसूर कोई और करे और दण्ड किसी और को हो यह कहां का न्याय है।

रेलवे बोर्ड के वे ट्रैफिक इंचार्ज मेम्बर को चाहिए कि वह फ्रंटियर मेल और राजधानी एक्सप्रैस आदि गाड़ियों में खुद यात्रा बिना बताए करें और देखें कि इन गाड़ियों को शुरू करते समय उन में जो व्यवस्था थी, क्या श्री त्रिपाठी जी के इस विभाग को सम्भालने और इमर्जेंसी के लागू होने के बाद से उस में कुछ अन्तर पड़ा है या नहीं। मेरी जानकारी यह है कि राजधानी एक्सप्रैस में सुपरिण्टेन्डेंट और स्टुअर्ड आदि कर्मचारी जब वह शुरू की गई थी तब से ही चले आ रहे हैं। पहले राजधानी एक्सप्रैस में रिकार्डिड म्यूज़िक ठीक समय पर बजता था, लेकिन अब वह नहीं बजता है। राजधानी गाड़ी में रेडियो भी खराब पड़ा हुआ है। खाने-पीने की चीजों में जो सफ़ाई और इन को सर्व करने में जो तत्परता पहले थी, वह भी अब नहीं रह पाई है। बताया जाता है कि राजधानी एक्सप्रैस में जो पैंट्री है, उस में बड़े बड़े सामान को रख कर या कुछ लोगों को बिठा कर, ऊपर की आमदनी यह कर्मचारी कर रहे हैं। इस लिए यह आवश्यक है कि जो लोग लगातार तीन वर्षों से राजधानी एक्सप्रैस में काम कर रहे हैं, उन को अब वहां न रखा जाये। मैं तो चाहता हूं कि हर वर्ष अधिकारियों को बदली की जाय, ताकि जिस उद्देश्य से राजधानी एक्सप्रैस चलाई गई थी, उस की पूर्ति हो सके, तथा पुराने लोग पैसा कमानें से रोके जा सकें।

रेलवे विभाग में तीन बड़े कारखाने हैं, एक डीज़ल इंजिन, बिजली के इंजिन और डिब्बे बनाने का। उन का प्रौडक्शन इनस्टाल्ड कैपेसिटी का 50 परसेंट ही हो रहा है। मेरा सुझाव है कि उन को स्टेट्यूटरी कार्पोरेशन बना दिया जाये, ताकि वे रेलवे बोर्ड के दबाव और नियंत्रण से निकल कर अपनी इनस्टाल्ड कैपेसिटी का सैंट-पर-सेंट उपयोग कर सकें।

मुझे रेलवे कालोनीज़ में जाने का काफ़ी अवसर मिला है। मैंने देखा है कि वहां सैनिटरी ब्लाक्स की बड़ी दुर्दशा है, वाटर सप्लाई का ठीक इन्तज़ाम नहीं है और इंटरनल रोड्ज की हालत बड़ी ख़राब है। वहां लाइटिंग की भी समुचित व्यवस्था नहीं है। मेरा अनुरोध है कि इस तरफ़ ध्यान दिया जाये।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि वह खाने-पीने की चीज़ों और प्रति-दिन काम आने वाली चीजों पर कोई भाड़ा नहीं बढ़ा रहे हैं। मेरा सुझाव है कि अगर खादी, हैंडलूम के कपड़े वेजीटेबल्ज, बेबी फूड, कोयले और ईंधन की लकड़ी घास तथा मिट्टी का तेल इत्यादि को भी छूट दे दी जाये, तो सरकार की आमदनी में तो कोई फर्क पड़ेगा पर सामान्य जनता को इससे काफी राहत मिलेगी।

अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। वे सुझाव ऐसे हैं, जिन के लिए रेलवे बोर्ड की आप राय तक की आवश्यकता नहीं है। हां रेलवे बोर्ड का अधिकारी मंत्री महोदय के पास बैठे और उस ही समय सलाहमशवरा करके इन सुझावों पर निर्णय लिया जा सकता है क्योंकि उस में कोई फिनाशल या टेक्नीकल इम्प्लीकेशन्ज नहीं है।

पहला सुझाव यह है कि फ्रंटियर मेल आजादी के पहले तथा सन् 1950 तक 22 घंटे में बम्बई से दिल्ली और दिल्ली से बम्बई पहुंचा करती थी। आज वह जाते वक्त 24 घण्टे 10 मिनट और लौटते वक्त साढे 24 या 25 घंटे लेती है। यह क्यों हो रहा है? आज जब राजधानी एक्सप्रैस के लिए आप ने रेल की पटरी को स्ट्रेन्थेन कर दिया है और जब पुरानी रेलों पर ही फ्रंटियर मेल 22 घंटे लेती थी, यह ही नहीं किन्तु जिन स्टेशनों पर वह पहले रुकती थी उन्हीं पर आज भी रुकती है तो 22 घण्टे में उसे क्यों नहीं पहुंचना चाहिए? आशा है फ्रंटियर मेल अब 22 घण्टे में आया-जाया करेगी।

दूसरा मेरा सुझाव है कि बम्बई शहर सेंट्रल और वेस्टर्न रेलवे में दो भागों में विभाजित है। किसी को वैस्टर्न रेलवे से सेंट्रल रेलवे के स्टेशन पर जाना होता है या शहर के दूसरे भाग में जाना होता है तो उसे गाडियां बदलनी पडती है जिससे बडी असुविधा होती है। इस के लिए मेरा सुझाव है कि अगर सेंट्रल रेलवे की गाडी दादर में वैस्टर्न की तरफ डाइवर्ट कर दी जाय और वैसे ही वेस्टर्न रेलवे की गाडी दादर से सेंट्रल रेलवे की तरफ डाइवर्ट कर दी जाय, और उस के लिए सबर्बन पैसेंजर्स का किराया भी कुछ आप बढ़ा दें, तो उन को दिक्कत नहीं होगी क्योंकि यात्री सुविधा चाहता है तथा समय बचाना चाहता है। मैं ऐसा मानता हूं कि आजादी के इतने वर्ष बाद तो अब यह सुविधा बम्बई वालों को मिलनी चाहिए।

तीसरा मेरा सुझाव है, मंत्री महोदय जानते होंगे, उन के पास कटिंग्स आती होंगी, आनी भी चाहिए कि हर महीने या दो महीने में ऐसा होता है कि वीमेन्स कम्पार्टमेंट में गुंडे घुस जाते है और उन के गले की चेन, हाथ की घडी या चूडियां वगैरह छीन लेते है। वीमेन पैसेंजर्स के लिए यद्यपि सिपाही रहते है लेकिन वह कभी होते है कभी नहीं होते है। मेरा ऐसा निवेदन है कि वह ऐसे सिपाही होने चाहिए जो स्त्री यात्रियों की मदद करने वाले हो और उन को बचाने वाले हो न कि गुंडों की मदद करने वाले।

चौथा मेरा निवेदन है मंत्री जी ने पढा होगा अभी कि एक महीने में दो बार वेस्टर्न रेलवे में आगजनी की घटनाएं हुई जिस में दो डिब्बे जल गए। एक आग में तो काफी नुकसान हुआ और यात्री भी जल गए और दूसरी आग तो खडी गाडी के समय लगी। मुझे पूरा विश्वास है कि आर० एस० एस०, जनसंघ और सोशलिस्ट पार्टी के जो दिमाग से फिरे हुए लोग है उन्होंने जानबूझ कर यह आग लगाई थी। मंत्री जी ने एन्क्वायरी कमीशन नियुक्त किया है उस में जो निर्णय निकलेगा वह तो निकलेगा ही लेकिन हम लोग जो नान-आफिशियल एजेंसी से सूचना पाकर मंत्री जी तक पहुंचाते है उस को भी आप को महत्व देना चाहिए। मैं मानता हूं कि मंत्री इस का ध्यान रखेंगे कि इस प्रकार के तत्व रेलवे को नुकसान न पहुंचा सकें।

पांचवां सुझाव है कि लायल वर्कर्स के पुत्रों और पुत्रियों को आप ने आश्वासन दिया था कि उन को नौकरी दी जायगी। यह मेरी जानकारी में है, मैं उस व्यक्ति का नाम नहीं लेना चाहता, जो बधवार पार्क में आप की रेलवे कालोनी है जिसमें

[डा० कैलास]

क्लास वन और क्लास टू आफिसर्स रहते हैं और जिन के हाथ में नौकरी में रखने की सत्ता है, रहते है। अगर उन के पास 3 हजार रुपये पहुंचा दिए जायं तो उन कर्मचारियों के लड़के लड़कियों को नौकरी मिल जाती है, नहीं पहुंचाए जायं तो वे फेल कर दिए जाते है। मंत्री जी को जब भी हम लिखते हैं तो उत्तर वही भेजा जाता है कि लड़का थ्योरी में पास नही हो सका या इंटरव्यू में पास नही हो सका। परन्तु असली बात तो यह है मंत्री जी कि लायल वर्कर के एक बच्चे को नौकरी देनी है। उस ने जब परीक्षा पास की लेकिन तीन हजार रुपये, नही दिये गये तो वह नौकरी नही पा सकता। मुझे विश्वास है कि बिना नाम बताए मंत्री जी को जान लेना चाहिए कि मैं किस व्यक्ति की ओर मैं इशारा कर रहा हूं।

छठा निवेदन मेरा यह है कि रेलवे स्टाल, फूड स्टाल और खोमचे वाले स्टेशनों पर जो गड़बड़िया कर रहे है, सफाई नही रखते उस की तरफ भी आप का ध्यान जाना चाहिए और उस के लिए कोई सरप्राइज चेक वगैरह होना चाहिए जिस से कि यात्रियो की सुविधा के लिए जो स्टाल्स बनाए गए है उन पर ठीक सामान और ठीक कीमत पर मिल सके।

सातवां मेरा सुझाव यह है कि कि टिकट बेचने वाली एजेंसिया क्यों अब तक रखी है। मैं नही समझ पाता कि जब हर यात्री अपने नौकर के द्वारा या अपने खुद जा कर टिकट खरीद सकता है तो एजेंसियों की जरूरत क्यो है? आज इस प्रश्न के ऊपर विचार करने की आवश्यकता है कि ऐजेंसियों को रखने की आवश्यकता है या नही

आठवां सुझाव मेरा यह है कि मैं एक संस्था से सम्बन्धित हूं। उस के अध्यक्ष और कई ऐसे कार्यकर्ता हैं जो उड़ीसा से आते हैं। उड़ीसा से यहां तक आने में उन को बडी कठिनाई और परेशानी होती है।

मेरा सुझाव है कि कटक से भुवनेश्वर कलकत्ता होते हुए या पटना होते हुए—मैं नहीं जानता आप किस तरह करेंगे—एक या दो कम्पार्टमेंट ऐसे होने चाहिए जिससे उडीसा को भी दिल्ली बिना गाडी बदले आ जा सके। अगर इस तरह का कम्पार्टमेंट है तो उसमे सुविधा सब को क्यों नही मिलती। यह हो नहीं, कटक-दिल्ली की दूरी 24—28 घंटे में पूरी होने की व्यवस्था की जानी बडी आवश्यक है। आपने वचन दिया है सब राज्यों की राजधानियो को दिल्ली से जोड देंगे। उसे पूरा करें।

मेरा नवा प्वाइंट यह है कि पेन्शन और ग्रैच्युटी के कागज तब जा कर तैयार होते है जब कि सम्बन्धित व्यक्ति मर चुका होता है। पेन्शन और ग्रैच्युटी के केसेज के निपटारे के लिए 6 महीने की अवधि रखी जानी चाहिए। क्यों नही व्यक्ति के रिटायर होने से 6 महीने पहले ही उसके सारे कागज ठीक कर दिए जायें ताकि रिटायर होने के 8—10 दिन में ही उसको पेंशन या ग्रेच्युटी मिल जाय। ऐसा होने से आपको आशीर्वाद तो मिलेगा ही क्योंकि उनको इतने वर्ष सेवा करने के बाद एक धक्का सा लगता है। ग्रेच्युटी या पेशन की देरी से उस धक्के का दुगना असर हो जाता है। यह एक मानवीय प्रश्न भी है। तो इसको जल्दी से जल्दी करना चाहिए।

दसवा प्वाइंट यह है कि रेलवे कन्वेन्शन कमेटी, पब्लिक एकाउण्टस कमेटी और और एस्टिमेट्स कमेटी जो अपनी सिफारिशें अपनी रिपोर्ट में लिखती है, श्री कुरेशी साहब उनको खुद पढ़ें और रेलवे बोर्ड के मेम्बर को बुला कर पढ़वायें और पूछें कि इस सिफारिश को मानने में क्या कठिनाई

है। रेलवे बजट के खिलाफ ग्रगर विरोध पक्ष के लोग जो कुछ बोल पाये हैं वह यही कि रेल मंत्री ने रेलवे कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट या पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी और एस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट पर ध्यान नहीं दिया। कोई भी ऐसी बात को सुनना पसंद नहीं करेगा। मैं चाहता हूं, मंत्री जी इसके सम्बन्ध में उत्तर देते समय अवश्य कुछ कहें। मेरी स्वयं समझ में नहीं आ रहा है कि जो सिफारिशें पार्लमेण्ट की हाई पावर्ड कमेटियों ने की थी उनका जिक्र बजट स्पीच में क्यों नहीं किया गया। उनकी चर्चा अवश्य बजट में करनी चाहिए थी। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

मैं अन्त में यह कह कर बैठ जाऊंगा कि हर वर्ष की तरह हम लोग बोलते है, कागज पर वह चीज आ जाती है लेकिन उस पर कोई ध्यान नही दिया जाता है। यह प्रथा बदलनी चाहिए। पंडित जी के कार्यकाल में हम चाहते है कि जो कुछ सुझाव हम देते है उसका रिफ्लेक्शन आगे के बजट मे या आपके उत्तर मे अवश्य होना चाहिए जिससे यह लगे कि जो कुछ भी हम यहा पर स्टैंड करके बोलते है उसका आप पर असर हुआ है या रेलवे बोर्ड पर कोई असर हुआ है।

अध्यक्ष जी, मुझे आपने बोलने का जो समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

MR. SPEAKER: I would request hon. members to stick to the time-limit because there are a large number of speakers, and if more time is taken by some hon. members, other speakers will be barred. I think we should confine ourselves to 7 minutes.

श्री विभूति मिश्र (मोतीहारी): अध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं लेकिन एक आदमी को आप खिलायें मिठाई और दूसरे को सूखा ही खिलावें तो यह कहां तक उचित होगा।

अध्यक्ष महोदय: समय तो उतना ही है, आप ज्यादा ले लेंगे तो दूसरे को कम समय मिलेगा।

श्री विभूति मिश्र: मैं रेलवे बजट का स्वागत करता हूं और रेलवे मंत्री जी को अपनी कठिनाइयों के बारे मे बतलाना चाहता हूं। रेलवे के चलते हम जो चम्पारन वासी है और मुजफ्फरपुर के पश्चिम मे रहते है, 40–50 लाख लोगों को बाहर निकलने का रास्ता नही है क्योंकि मुजफ्फरपुर से बरौनी बड़ी लाइन हो गई, मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक बड़ी लाइन बना दी और अब नतीजा यह हो रहा है कि चम्पारन से जो गाड़ी चलती है, बगहा, बेतिया, मोतीहारी से वह आकर के मुजफ्फरपुर स्टेशन पर टर्मिनेट होती है। फिर मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक जाने के लिए बड़ी लाइन पर जायें और फिर सोनपुर से पहलेजा जाने के लिए छोटी लाइन पर जायें और फिर स्टीमर पर चढ कर पटना पहुंचे।

आप, अध्यक्ष जी, सोचिये—जो गाड़ी रात को मुजफ्फरपुर, बेतिया और मोतीहारी होते हुए आती है उस मे काफ़ी पैसेन्जर होते हैं, क्योंकि पटना कैपिटल है, हम लोगो के लिए लाइफ-लाइन है, उस मे बूढे-बच्चे सब तरह के लोग जाते है, बीमार जाते हैं, क्योंकि अस्पताल भी पटना मे है। इन लोगो को पहले मुजफ्फरपुर उतरना पड़ता है, फिर एक मील चलने के बाद बड़ी लाइन का स्टेशन मिलता है—इससे आप समझ सकते है कि क्या हालत होगी। उसी तरह से चार बजे भोर में सोनपुर उतरना पड़ता है और फिर एक मील का रास्ता तय करने के बाद छोटी लाइन का स्टेशन मिलता है। इस लिए हम लोग, जो 40 लाख की पौपुलेशन

[श्री विभूति मिश्र]

है, काफ़ी मुसीबत में आ गये हैं। मैंने इस सम्बन्ध में मंत्री जी को कई पत्र लिखे, उन्होंने कोशिश भी की, लेकिन कोई कामयाबी नही मिली।

अध्यक्ष जी, पिछले 25-26 सालो से मैं इस सदन का सदस्य हूं, मैंने कभी भी रेलवे बोर्ड की समालोचना नही की, फिर भी पता नही क्यों, हम लोगों को तकसीम किया जा रहा है। एक महात्मा गांधी थे, जिन्होने नीग्रोज़ से जान छुड़ाई, लेकिन यहां स्वाधीन होने के बाद भी हम इस मुसीबत में फसे है, कही जाने का कोई रास्ता नही हैं। मेरा सुझाव है कि जब तक बडी लाइन मुज़फ्फरपुर से मोतिहारी, बेतिया बगहा तक बन कर न हो जाय, तब तक मुज़फ्फरपुर, सोनपुर, पहलेजा की छोटी लाइन को रखा जाय, तभी हम लोगो की मदद हो सकती है, जिस तरह से आप ने बरौनी से लेकर समस्तीपुर तक बड़ी और छोटी लाइन रखी है, उसी तरह से इस काम्प्लैक्स मे भी बड़ी और छोटी लाइन रखनी चाहिए, नही तो हम लोग काफ़ी मुसीबत मे फस जायेंगे और कोई पूछने वाला नही मिलेगा। हम लोग सारे पैसेन्जर जो चम्पारन मे चलते है, रात की गाडी से चलते है, सुबह पटना पहुचते है, दिन भर काम करने के बाद शाम को वहाँ से चल देते है—इसलिए ऐसी व्यवस्था का जारी रखना ज़रूरी है।

दूसरा सुझाव—मुजफ्फरपुर से वाया बरौनी पटना के लिए जो जयन्ती जनता एक्सप्रैस गाडी चलती है, वह हफ्ते मे दो बार चलती है, मेरा सुझाव है कि इस को प्रतिदिन चलाया जाय। इसी तरह से आसाम मेल जो बरौनी मे टरमिनेट हो जाती है उस को मुज़फ्फरपुर तक एक्सप्रेस गाड़ी के रूप मे चलाया जाय ताकि कम से कम समय मे लोग वहां पहुच सकें। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि वे इन कठिनाइयों की तरफ़ ध्यान दें, क्योंकि हम लोग नेपाल की ऐसी तलहटी में बसे हुए हैं, जिस में कहीं भी बाहर जाने का रास्ता नहीं है।

मंत्री जी ने बगहा ब्रिज का शिलान्यास प्राइम मिनिस्टर से कराया था, लेकिन उस में कही भी सन्तोषप्रद प्रगति नही हो रही है। हम लोगों के लिए पटना लाइफ़-लाइन है, कैपिटल है, वहां अस्पताल है, रोज़गार और व्यापार है, इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस में शीघ्रता करें। कुरेशी साहब यहा बैठे हुए है, मंत्री जी के यहां आने से पहले से वे यहा पर है, इन्होंने कहा था कि 50 मील की कमी हो जायगी, तब फिर मैं नही समझता हूं कि इन्होने इस को तरजीह क्यों नही दी। पचास मील की कमी हो जाने से इसमे कितना तेल बचेगा, पैट्रोल बचेगा, इस का आप अन्दाजा लगा सकते हैं। इस लिए मैं पुन: अनुरोध करता हू कि इस को शीघ्रता से करायें।

समस्तीपुर से दरभगा तक बडी लाइन के लिए इन्होने अपने एक्सप्लेनेटरी मेमोरेण्डम के पेज 43 पर जो लिखा है, मैं उस का स्वागत करता हूं, लेकिन मैं जानना चाहता हू कि मुज़फ्फरपुर से मोतिहारी, बैतिया के बीच मे कोई नदी नही है, इसलिए इस में कोई खर्चा भी नही है, तब फिर मंत्री जी ने इस को क्यो नही रखा। अध्यक्ष जी, मेरा एक ऐतराज़ है, जहां का कोई मंत्री होता है, वहां कुछ सहूलियत हो जाती है, अब मेरे यहां से यानी हमारे ज़िले से न कोई मंत्री है और न कोई काम देखने वाला है . . . .

डा० कैलाश : श्री एल० एन० मिश्र जी मंत्री बिहार से हैं।

श्री विभूति मिश्र : वह हमारे जिले के नही थे, आप भूगोल पढे। मैं यहां पर प्रान्त की बात नही कह रहा हू, जिले की बात कह रहा हू।

डा० कैलाश : फिर तो आप गाव की भी बात करने लगेंगे।

श्री विभूति मिश्र आप जरा गाधी जी के लिट्रेचर को पढिये। अध्यक्ष जी, इन्होने मेरा बडा समय ले लिया, लेकिन फिर भी इन की समझ मे नही आया। जहा का कोई मत्री होता है, वहा सहूलियत हो जाती है। मेरे जिले का कोई मत्री नही है, हम लोग नैपाल की तलहटी मे बसे हुए है, हम लोगो की सुख-सुविधा और कठिनाइयो पर कोई ध्यान नही देता है। आप थोडा कम्पैरटिव फिगर्स को ले तो आप को मालूम होगा कि इस मे कितना कम खर्चा पडता है, तब फिर आप मुजफ्फरपुर मोतिहारी, बेतिया और बगहा तक बडी लाइन से जा कर गोरखपुर मे क्यो नही मिला देते। इस से हम लोगो की समस्या हल हो जायगी।

मैंने बार बार कहा है कि मोतीहारी स्टेशन शहर को दो हिस्सो मे बाटता है। उस के एक तरफ शहर है और दूसरी तरफ कालेज आदि है। वहा पर नाना-प्रकार की घटनाएं हुआ करती है। इसलिए वहा पर आप ओवर ब्रिज या अण्डर-ग्राउण्ड ब्रिज जरूर बनाए ताकि मोतीहारी स्टेशन पर जो हन्गामा कालेज नजदीक होने से हो जाता है, वह दूर हो जाए।

एक बात मैं यह कहना चाहता हू कि रेलगाडियो को जहा पर पानी लेना होता है, वहा पर खडा होना चाहिए। अब क्या होता है कि रेलगाडी प्लेटफार्म पर खडी हो जाती है और फिर फौरन चल देती है पानी लेने के लिए, जिस से यात्रियो को बहुत असुविधा होती है।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो रेलवे सर्विस कमीशन आप ने बनाया है, उस के काम की तरफ आप को ध्यान देना चाहिए कि वह क्या काम करता है।

अभी परसो कुछ भाइयो ने यह कहा था कि मत्री जी ने जो सरप्लस बजट बनाया है वह सिर्फ एकाउंटिग सरप्लस है और काउन्टिग सरप्लस नही है। मैं इस सम्बन्ध मे यह कहना चाहता हू कि मेथमेटिक्स मे जब एकाउन्टिग करते है तभी तो पता चलता है कि सही फीगर्स क्या हैं। इस लिए मैं मत्री जी के इस बजट का स्वागत करता हू क्योकि साल भर बाद ही पता चलेगा कि यह दरअसल सरप्लस बजट है। जो निराशावादी बात उन लोगो ने कही है वह सही नही है।

आगे मुझे यह कहना है कि ए० स सैकण्ड क्लास जो इस वक्त कुछ रेलों मे है वह और दूसरी गाडियो मे भी होना चाहिए। मैं मत्री जी से कहना चाहूगा कि वे डी-लक्स मे एयरकण्डीशण्ड डिब्बे को देख ले कि कितनो की जगह उन मे है और वहा पर जो बर्थ है वह कहीं पर ऊची हैं और कहीं पर नीचे है। इसलिए मैं चाहता हू कि मत्री जी इस चीज को देखे और सब गाडियो मे सैकण्ड क्लास एयर कण्डीशण्ड को जल्दी करावे।

कुछ भाइयो ने कहा है कि स्टीम इजन नही होने चाहिये और डी-लक्स गाडिया दौडाए जिन मे डीजल इजन लगाए जाएं। मै समझता हू कि हमारे इन भाइयो ने देश की स्थिति को नही समझा है। 1300 करोड रुपया हम लोगो का पेट्रोल मे जाता है। मै यह समझता हू कि इस देश मे यह एक गलत काम हुआ है कि हम लोगो ने डीजल इजन चलाए। अब हमारे देश मे पर्याप्त मात्रा मे कोयला मिलता है तो हम को फारेन एक्सचेन्ज बचा कर दूसरे कामो मे खर्च करना चाहिए। मैं स्टीम इजनो का समर्थन

[श्री विभूति मिश्र]

करता हूं जब तक हमारा देश पेट्रोल और डीजल में सैल्फ-सफीशियेन्ट न हो जाए। सलिए मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वे स्टीम इंजन चलाएं और डीजल इंजन बन्द करें और इस तरह से जो फारेन एक्सचेन्ज बचे, उस को दूसरे कामों में लगायें।

कुछ भाइयों ने कहा कि टिकेटलेस ट्रेवलिंग है। यह ठीक है कि टिकेटलैस ट्रेवलिंग है और उन के यहां ज्यादा होगी लेकिन टिकेटलैस ट्रेवलिंग का एक कारण मैं यह समझाता हूं कि पैसेन्जर गाडियों के कारण यह ज्यादा होती है और एक्सप्रेस गाडियों में यह कम होती है। अभी आप ने अखबारों में पढा होगा कि इलाहाबाद में कोई रेलवे का अधिकारी 20 आदमियों के साथ बिना टिकट के बारात ले जा रहा था। इसलिए मैं यह समझता हूं कि रेलवे विभाग के आदमियों के कारण टिकटलैस ट्रेवलिंग होता है। आजकल जनता में टिकटलैस ट्रेवलिंग की भावना नही है। पहले कुछ थी लेकिन अब वह थोडी सी दब गई है। इसलिए रेलवे विभाग इस चीज को देखे कि टिकटलैस ट्रेवलिंग न हो।

चोरी और डकैतियां भी पेसेन्जर गाड़ियों में रात में होती हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि जितनी ज्यादा आप ब्रान्च लाइनों पर दिन में रेलें चला सकें उतना अच्छा होगा। इस के अलावा आप एक्सप्रेस गाडियां चलाएं जिस से टिकटलैस ट्रेवलिंग न हो।

इस के अलावा रेलवे में जो केटरिंग होती है, मैं मंत्री जी से कहूंगा कि उस की तरफ वे ध्यान दें। इतने गंदे कपडे वे पहने होते हैं कि उन को देखने की तबियत नहीं होती है। कपडे गन्दे होने के अलावा मैं ने यह देखा है कि जो खाना वे बनाते हैं, उस में से ही निकाल कर खाते रहते है। इसलिए इस तरफ आप ध्यान दे।

मैं मंत्री जी से कहूंगा जैसा आपने कहा है कि सीमेन्ट, आयरन, पेट्रोलियम के ऊपर पांच सौ किलो मीटर के ऊपर भाडा बढ़ेगा—राशन के ऊपर यह नहीं बढ़ना चाहिए क्योंकि राशन गरीब से गरीब आदमी के काम में आता है। कोयले, लोहे जैसी चीजे जो किसानों के काम में आने वाली चीजे हैं उन पर भी उन्हें छूट देनी चाहिए। जब वह डीस्ट्रिक्ट मेजिस्ट्रेट से सर्टिफिकेट लेकर दें या एस० डी० ओ० से सर्टिफिकेट ले कर दें तो उनको इन पर छूट देनी चाहिए। नहीं तो किसानों के ऊपर बोझा पडेगा और इससे सामानों का दाम बढ़ेगा। इसलिए मैं चाहता हूं कि किसानों को इससे बरी किया जाय। आप किसानों के लिए सीमेंन्ट पर, लोहे पर, राशन पर छूट देने के लिए विचार कीजिए और देखिये कि इन चीजों का प्रभाव गरीबों पर पडता है या नही पडता है, खास कर किसानों पर पडता है या नही पडता है।

एक बात मैं और यह पर समाप्त करूंगा। मल्टी ट्रेक सिस्टम जो है इसको जितना जल्दी हो सके खत्म किया जाये। इस मल्टी ट्रेक सिस्टम की वजह से, अध्यक्ष जी, उत्तर बिहार में, मेरे जिले चम्पारण में, कोई प्राईवेट सैक्टर वाला इण्डस्ट्री लगाने के लिए तैयार नही है। प्राईवेट सेक्टर वाला कहता है कि पहले हमें माल मुजफ्फरपुर ले जाना है क्योंकि मोतिहारी तक छोटी लाइन है और इससे हमारी कास्ट बढ जाती है। मै मंत्री जी से कहूंगा कि उत्तर बिहार में ललित बाबू बडी लाइन ले गये, मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं, उनकी इच्छा थी कि मोतिहारी होते हुए रक्सौल तक बडी लाइन बनाये। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वे ललित बाबू कि अंतिम इच्छा का पालन करे। मैं इन को धन्यावाद देता हूं।

श्री राम सहाय पांडे (राजनंदगांव): अध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत अधिक समय नहीं लूंगा। मैं श्री त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूं, अभिवादन भी करता हूं। और अभिनन्दन भी

करता हूं। ये बड़े सौभाग्यशाली मंत्री सिद्ध हुए हैं। उनके प्रशासन काल में अनुशासन आया और रेल सेवाओं में पंक्चुएलिटि आई। अब ट्रेन समय से आती हैं और सेवाएं भी बढ़ी हैं। कभी कभी तो आश्चर्य होता है कि जितनी सेवाएं, जितनी ट्रेनें आज मिल रही है वह कहां से मिल रही है जब कि इसी सदन में कितनी ही बार मांगे की जाती थी ट्रेनें बढ़ाने की और यह कहा जाता था कि अर्थाभाव के कारण हम नई रेल सर्विस नही दे सकते। आपके आने के कारण बहुत सी रेल सर्विस बढ़ी। हमारे मध्यप्रदेश को सबसे बड़ी उपलब्धि हुई छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस के नाम से। यह गाडी बिलासपुर से चल कर, नागपुर होते हुए भोपाल आती है और भोपाल से पेसेन्जर की हैसियत से झांसी और पंडित जी की यह अनुकम्पा थी कि हम उसी गाडी में बैठ कर के छतीसगढ के एक कोने से दिल्ली आ सके। आपका जो यह उद्देश्य है कि तमाम क्षेत्रों का सम्बन्ध कैपिटल से जोड दिया जाय तो उससे लोगों को आवागमन में सुविधा हो जायगी।

आपने और आपके कर्मचारियों ने जिस प्रकार का अनुशासन का प्रदर्शन किया है और आपके कर्मचारियों ने जिस प्रकार से आपके नेतृत्व को स्वीकारा है, उसके लिए आप बधाई के पात्र है। लेकिन कहीं यह न हो जाय कि जिन अधिकारियों का सम्बन्ध पेसेंन्जर्स से पडता है उनमें भ्रष्टाचार की प्रवृति दिखाई दे। फिर से भ्रष्टाचार की बाते कही कहीं सुनायी पडती हैं यद्यपि इस बारे में मैं अधिकारपूर्वक नही कह सकता। लेकिन कुछ लोग इस तरह की शिकायत करते है और उससे ऐसा लगता है कि जो लोगों का पार्टिसिपेशन है, उसमें कहीं यह भावना पैदा न हो जाय कि इतने अच्छे कुशल प्रशासन, नेतृत्व के बाद भी पैसा लेकर काम करने की प्रवृति, भ्रष्टाचार की प्रवृति की पुनरावृति हो रही है। जहां तक रेलों की पंक्चुएलिटी का सम्बन्ध है, उसका अन्दाजा उसके प्रशासन से हम को होता है, लेकिन जहां तक जनता की सुविधाओं का सम्बन्ध है, फेसिलिटिज का सम्बन्ध है, अगर उनका सम्बन्ध पैसे से बढ़ता है तो फिर हमारा मन कुंठा से भरेगा और हम यह सोचेंगे कि अनुशासन के माध्यम से क्या हम अच्छा, शुद्ध, सफल प्रशासन जनता को दे सके और हमने जो जनता की सेवा करने का संकल्प लिया था, उसमें हम कहीं न कहीं पीछे है।

एक प्रस्ताव था, जैसा कि हमने समाचार पत्रों में पढ़ा था, कि पैसेन्जर्स की संख्या को देखते हुए आप कोई दुखंडी ट्रेनों का इंतजाम करने जा रहे है। जैसे कि बसिज चलती हैं उसी प्रकार की डबल डेकर ट्रेने का क्या आप कोई इंतजाम करने जा रहे है? हमने अमेरिका में देखा कि शिकागों से लास एंजिल्स तक डे लाइट डबल डेकर ट्रेनें चलती है। जहां 12 से 16 घंटे का करीब करीब डिस्टेंस होता है वहां बहुत सी डबल डेकर ट्रेन चलती हैं। अगर ऐसा कोई प्रबन्ध करने मे आप समर्थ हो जाये तो आप जनता की सेवा कर सकेंगे और जो गर्मियों या शादियों के मोके पर क्राउड होती है, उनको अच्छे तरीके से गन्तव्य स्थान पर पहुंचाने मे सफल होंगे।

श्रीमन् बड़ी तेजी से बिजलीकरण का कार्यक्रम चला था। बिजली के माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान तक और कहीं ट्रंक रूट्स पर ट्रेने चलाने का कार्यक्रम था। इस काम में पैसे की तो आवश्यकता होती ही है और अन्ततोगत्वा पैसे की कमी के कारण ही काम रुकता भी है। मेरा निवेदन है कि इस बिजली के काम को अगर आप द्रुत गति प्रदान कर सकें विद्युतीकरण कर सके तो डीजल पर जो हमारी निर्भरता रहती है और जो एक पेट्रोलियम पदार्थ है और जिस के कारण हमारी रफतार गत्यावरोध उत्पन्न हो जाता है, यह भी दूर हो जाएगी।

आपने कहा है कि पैसों की कमी के कारण आप रेलवे लाइंस नहीं दे सकते हैं। आपने इसको बहुत ही स्पष्ट रूप से कह दिया है। स्पष्ट बात कह देना अच्छा होता है। उससे थोड़ी देर के लिए तो ऐसा

[श्री राम सहाय पाण्डे]

अनुभव होता है कि निराशा ही हाथ लगी है लेकिन बाद में इसका लाभ ही होता है। गोलमोल बात करने के बजाय स्पष्ट बात कह देना ज्यादा अच्छा होता है। अगर आप एक बार यह कह देते है कि इसको या उसको देखें तो बात में जा कर आप पर दायित्व आ जाता है कि आप बताए कि आपने यह कहा था यह क्यों नही किया। मैं निवदन करता चाहता हूं कि अपने फाइनसिज को देखते हुए, थली को देखते हुए जो भी नई रेलवे ला न आप दे सकें उसको देने का आपको प्रबन्ध करना चाहिए। लेकिन एक घोषणा तो आप कर ही सकते है। प्रायोरिटीज तो आप फिक्स कर ही सकते हैं। एक माननीय सदस्य ने उत्तर दक्षिण पूर्व पश्चिम की बात कही है। हमारे त्रिपाठी जी का मन और हृदय दिशाओं के मोह से प्रभावित नही है इसकी मुझे प्रसन्नता है। एक मोह आप में जरूर है कि चारो दिशाओ को आप एक स्थान पर मिला देने के लिए प्रयत्नशील हैं। यह एक शुभ लक्षण है। प्रदेशों का प्रभाव आपके मन मे नही है। लेकिन प्रयोरिटीज फिक्स करने मे तो कोई आपत्ति नही होनी चाहिए।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे देश के 234 जिले पिछडे हुए घोषित किए जा चुके है। इनका भी आप नई रेलवे लाइने देने मे विचार कर सकते हैं। इन में बस्तर जिला है, सरगुजा जिला है, झाबुआ है। ये मध्य प्रदेश के जिले है जिन का नाम मैं ले रहा हू। दूसरे प्रान्तो मे भी इस तरह के जिले है। आपको आश्चर्य होगा यह सुन कर कि वहा के लोगों ने आज तक रेल के दर्शन नही किए है, रेल मे यात्रा करने की बात तो आप छोड दें। जब भी आप की अर्थ व्यवस्था आपको इजाजत दे आप उत्तर दक्षिण पश्चिम पूर्व से दूर हट कर, उससे ऊपर उठ कर आप इनका खयाल रखें फिर ये चाहे बिहार में हों, पजाब, हरियाणा उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश कही भी हों। भविष्य निर्माण की दृष्टि से आप सारे देश का एक सर्वे कराएं और प्रायोरिटीज फिक्स कर दें। फिर आप इसको भी देखें कि जहां ट्रक रोड्ज न हो, उनको भी रेलवे सुविधा प्राप्त हो। इस मे बम्बई कलकत्ता वाया नागपुर, बम्बई कलकत्ता वाया जबलपुर, बम्बई दिल्ली वाया भोपाल आते है। वहा रेल यातायात की सुविधा प्रदान की जा सकती है। कम से कम उसका आप सर्वे करा लें। सर्वे के साथ साथ ेड लाइन प्रायोरिटीज आप फिक्स कर। इसमे वे लोग आश्वत ो सकते है कि एक स्वर्णिम दिन ऐसा आ सकता है जब उनको रेल मिलेगी और वे भी विकासोन्मुख हो सकेगे। आप के पास कर्मचारी है, टीम्ज है सब सुविधाये है और उनका उपयोग करके आप सर्वे करवा सकते है।

पिलफ़ेज, चोरियो के सम्बन्ध मे भी आप ने कहा है। चोरिया इस कदर ज्यादा होती है कि जो यात्रियो की सुविधा की चीजे है उनको भी चुरा लिया जाता है। चोरों को पकड़ने के लिए आपके पास पुलिस है। आपने कहा है कि वह बडी कुशलता के साथ अपना काम कर रही है। अगर ऐसी बात है तो वह बधाई की पात्र है। उसको और अच्छी तरह से काम करने के लिए और भी ज्यादा मुस्तैदी से काम करने के लिए प्रेरित किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं और यह कहना चाहता हूं कि जो पिछडे हुए इलाके हैं, उनका सर्वे कराने का वह आश्वासन दें ताकि जब कभी भी साधन हों हमें रेलवे लाइने दी जा सके।

श्री ज्वाला प्रसाद दुबे (भंडारा): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल

मंत्री जी तथा अन्य रेलवे अधिकारियों को धन्यवाद देता हूं और बजट के प्रावधानों का समर्थन करता हूं ।

यह सही है कि गत कुछ वर्ष रेलवे को बहुत कठिनाई मे निकालने पडे और उसके बाद आपात्कालीन स्थिति लगने के बाद आज ऐसी परिस्थिति है कि रेलवे के चलने मे बहुत सुधार हुआ है । मगर अभी भी बहुत कुछ सुधार बाकी है । रेलवे की बीमारिया कोई नई नही है, ये बहुत पुरानी बीमारिया है । शायद देश की परिस्थिति कल सुधर जाये, आपात-कालीन स्थिति तो निकल जायेगी, लेकिन यह रेलवे की जो पुरानी बीमारिया हैं, जो आज आपात् स्थिति के कारण दबी हुई है, वह समूल नष्ट हो जायेगी या निकल जायेगी, यह सभव नही है। आज आपके कर्मचारी डर से काम कर रहे हैं। एक पुरानी कहावत है—"स्पेयर दी राड एड स्पायल दी चाइल्ड" पहले कर्मचारियो पर दबाव कुछ कम था इसलिए वह मनमानी पर उतर आये थे। आज आपात् स्थिति के कारण उसमे कुछ सुधार हुआ है । मगर यह समझ मे नही आता कि कहां तक वह कर्त्तव्य की भावना से हो रहा है या कहा तक वह सुधार भय से हो रहा है। इसलिए मेरा आपसे यह कहना है कि इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

इस साल के बजट मे मुसाफिरो के टिकटो की दरे नही बढाई गई है। गये साल मे ही दो बार टिकटो की दरे बढी थी, अगर अब फिर से बढती तो असतोष बढता। फिर भी मेरा कहना यह है कि रेलवे का जो निचला स्टाफ है उसका रेल यात्रियो के साथ व्यवहार सुधरा नही है। खास कर दिल्ली मे ऐसी घटनाए होती हैं कि आरक्षित सीट वाले लोग तो बाहर खड़े रहते हैं और दूसरे लोग डिब्बे में घुस जाते हैं। अगर उनसे चर्चा करते है तो वह कहते हैं कि हम रेलवे कंडक्टर को मिला लिया हैं । दिल्ली खास में इस तरह की घटदाएं होती है, यह दु:ख का विषय है। जो निचले दर्जे के कर्मचारी हैं, बहुत हद तक उनकी आदतें ऐसी है कि वह तनख्वाह से ज्यादा ऊपर की आमदनी पर निर्भर करते हैं आपको इस पर सख्त नजर रखनी पडेगी और इन चीजो के सुधार की ओर ध्यान देना पडेगा ।

आज ही मैंने दो समाचार पत्र देखें है । गोंदिया से एक बारात को रेल मे बैठा दिया गया और कहा गया कि यह डब्बा तो 'सिक' है और फिर पैसे लिये गये हैं। इसकी जब शिकायत की गई तो डिविजनल मैनेजर वहा आये । उन्होने कहा कि क्या 15 रुपये की बात उठाई है, आप तो इतने बड पत्र वाले है। यह सवाल 15 रुपये का या 1 रुपए का नही है, यह रोग का सवाल है जो कि पुराना लगा हुआ है । मैं इस समाचार की कटिंग आपको भेजूगा। इन कर्मचारियो पर सख्त नजर रखने की जरूरत है, बिना इसके यह रोग मिटेगा नही ।

माल ढुलाई की दरे बढाई गई है। आप कितनी ही दरे बढाते रहिए, जब तक मूल रोग नही निकलेगा, यह बीमारी दूर नही होगी। कहा जाता है कि इस समय रोड से कपीटीशन हो रहा है। यह क्यो न हो ? होना चाहिए। जब आप देश के लोगो को रेल की सुविधाए नहीं उपलब्ध करा सकते तो वह दूसरे रास्ते ढूढेगे ही, ट्रको से माल ले जायेंगे। माल बाबू के दफ्तरो मे शिकायते होती ही रहती हैं। ये पुरानी पुश्तैनी शिकायते है, इनमें आपात् स्थिति मे कुछ सुधार हुआ जरूर है लेकिन यह रोग पूरी तरह नही गया है। मुझे तो एक किस्सा याद है जो श्री श्रीप्रकाश जी या श्री श्रीमन्नारायण, जो कि गवर्नर थे, ने "रेलवे के चूहे" शीर्षक से लिखा। वह इस प्रकार है :—

[श्री ज्वाला प्रसाद दुबे]

मेरठ में माल के दफ्तर में माल बाबू मिठाई के पार्सल खोल कर कुछ मिठाई खा रहे थे, इतने में कुछ मेहतर लोग वहां आये। वह कहने लगे कि बाबू हमारे मिठाई के पार्सल कानपुर से आये होंगे। वहां एक बड़े सेठ की बारात आई थी, वहां मिठाई बहुत बच गई तो वहां के मेहतरों ने उस बची हुई मिठाई में से दो पार्सल हम लोगों के पास भेज दिये हैं। यह बात सुन कर बाबूओं का चेहरा इतना उतर गया कि हम मेहतरों की भेजी हुई जूठी मिठाई खा रहे है।

मेरे क्षेत्र में गोंदिया रेलवे स्टेशन पर आपात-कालीन स्थिति के लागू होने के बाद कुछ दिन तक स्थिति ठीक रही। लेकिन अब माल-बाबुओं ने फिर पुरानी हरकतें शुरू कर दी है। वहां से सब्जी भिलाई और नागपुर जाती है माल-बाबुओं ने माल को रोकना और पैसा मागना शुरू कर दिया। इस बारे में कुछ व्यापारियों ने फ़ोन पर मुझ से कन्टेक्ट किया। मैंने उनसे कहा कि वे डटे रहें, देखते हैं कि क्या होता है। मैंने उन से पैसा दे कर भ्रष्टाचार में भागीदार न बनने के लिए कहा। जो लोग पैसा देते हैं, उन के पार्सल छोड़ दिये जाते हैं और दूसरों के पार्सल रोक लिए जाते हैं। आप जानते हैं कि ज्यादा देर पड़ रहने पर फल-सब्जी ख़राब हो जाते हैं। मैंने सुना है कि उन व्यापारियों ने प्रधान मंत्री और रेलवे मंत्री को भी लिखा। इस बारे मे जांच की गई। एक जांच करने वाले अधिकारी उन्हीं व्यापारियों को डांटने लगे। मैंने डिविजनल सुपरिण्टन्डेट को फ़ोन किया। वह आये और तब वह मामला ख़त्म हुआ।

मेरे कहने का अर्थ यह है कि रेलवे के काम में सुधार हुआ है और ट्रेनें ठीक ढंग से चल रही हैं —ईश्वर करे, सब काम इसी तरह चलता रहे—, लेकिन निचले दर्जे के कर्मचारी अभी भी अपनी पुरानी आदतों को सुधार नहीं पाये हैं —और शायद सुधार भी नहीं पायेंगे। इस लिए यह बहुत जरूरी है कि निचले दर्जे के कर्मचारियों पर, चाहे व यात्रियों की सुविधाओं को देखने वाले हों और चाहे माल की ढुलाई से सम्बन्धित हों, बहुत सख्त नजर रखी जाये।

मंत्रालय की रिपोर्ट में सामाजिक जिम्मेदारियों का ज़िक्र करते हुए पेज 94 पर कहा गया है कि फल, सब्जी, ईंधन और चारे को छोड दिया गया है। मगर जो बजट बना है, उस मे चारे को भी नहीं छोडा गया है, अन्य चीजो की तो बात ही क्या है। मैंने चारे के सम्बन्ध में मंत्री महोदय से कमेटी मे निवेदन किया था। मैं फिर कहना चाहता हूं कि बम्बई मे चारा गुजरात के बार्डर मे आता है। अगर मंत्री महोदय इस तरफ़ ध्यान नही देंगे, तो वहां दूध के दाम बढ जायेगे। ग़रीब और अमीर सभी दूध, चाय, काफी पीते हैं। इस लिए मत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

रिपोर्ट मे पेज 108 से 119 तक पर अनुसंधान और स्वदेशीकरण के बारे में ज़िक्र किया गया है। उस मे कहा गया है कि इस समय हमारे डीज़ल इंजिनों और बिजली के इंजिनो के 16 से 18 प्रतिशत तक पुर्जे विदेशों मे मगाने पड़ते हैं। मैं देश के मध्य भाग मे रहता हू। आप जानते हैं कि वहा पर शस्त्र बनाने के कई कारखाने है और लडाई के जमाने में वहीं से माल भेजा जाता है। लड़ाई के समय विदेशी मदद बन्द हो मकती है। इस लिए इन सब पुर्जों को अपने देश मे ही बनाने के लिए विशेष कोशिश करनी चाहिए। हमारे यहां प्रतिभा की कमी नहीं है। हमारे पढे-लिखे युवकों को मित्र-देशों में भेज कर इस बारे में प्रशिक्षण

दिलाना चाहिए और इस कमी को दूर करना चाहिए।

रेलवे लाइनों के बारे में मंत्री महोदय ने बताया है कि पैसे की कमी है। प्लानिंग कमीशन पर विशेष जोर दे कर इस के लिए धन प्राप्त करना चाहिए। पचास मेम्बरों ने दस्तखत कर के प्रधान मंत्री, रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड को एक ज्ञापन दिया था कि गोंदिया और जबलपुर की जो छोटी लाइन है वह बड़ी लाइन में परिवर्तित की जाये जिस से कि मध्यवर्ती भाग जो उसका उत्तर और दक्षिण से पूरा सबन्ध हो जाय। यह हो सकता है और इसमें काशी विश्वनाथ से रामेश्वर तक सीधी रेलगाड़ी चल सकती है। उत्तर का माल दक्षिण तक और दक्षिण का उत्तर तक आ-जा सकता है। मगर जब तक गज नही बदलेंगे, तब तक उन को इटारसी, बीना भोपाल और आगरा की तरफ उल्टे जाना पड़ता है और फिर सीधी रेलवे लाइन मिलती है। तो मेरा निवेदन है कि इस को प्राथमिकता दी जाय और इस काम को जल्दी किया जाय क्योंकि यह एक राष्ट्रीय विषय है। उत्तर और दक्षिण का इस से मिलाप होता है।

हमारी कुछ और छोटी छोटी समस्याएं हैं जिन के लिए मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, उन को मैं लिख कर आप के पास भेज दूंगा। इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बलिया) अध्यक्ष महोदय, इस आपात् काल की स्थिति में रेल के मजदूरों, अधिकारियों और कर्मचारियों ने माननीय रेल मंत्री के नेतृत्व में जो काम किया है वह सराहनीय रहा है। उस से देश का जो प्रशासन हमारा रहा है उसको जनता के अन्दर सम्मान मिला है और हमारे नेताओं की मर्यादा बढ़ी है। आज जो बजट उपस्थित है उस का मैं स्वागत करता हूं। यहा रेल राष्ट्र की सम्पत्ति है। लेकिन इस रेल के बजट में अपनी मैं शकल देखता हूं देश के पिछड़े और बैकवर्ड पाकेटस् के संदर्भ में तो थोड़ा सा धक्का लगता है और निराशा होती है। आप देखेंगे कि साढ़े सत्रह करोड़ रुपया दिया गया है जिसमें 13 करोड़ प्रधान लाइनों के लिए रखा गया है और बाकी तीन, साढ़े तीन करोड़ रुपया जो बचता है जिस के लिए पी० ए० सी० ने कहा था कि 14 लाइनें हैं जिन को ब्राड गेज करना है या नई लाइनें निकालनी हैं उन के लिए यह तीन करोड़ रुपया दिया गया है। तो इस तरह से आप देखेंगे कि बैकवर्ड एरियाज में कितना काम हो सकेगा? आप अध्यक्ष महोदय, खुद बैकवर्ड एरिया से आते हैं और आप को इस के बारे में कुछ खुद जानकारी है। मेरा निवेदन है कि आरा से सिनहाघाट और सिनहाघाट के बाद बकुलहा तक रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाय तो इस पिछड़े क्षेत्र के विकास में इस से बड़ी सहायता मिल सकती है। रेल की पटरी जो है वह लाइफ लाइन है और जब तक वह बढ़ेगी नहीं तब तक आप चाहे कि सिर्फ कुछ हिस्से से आमदनी ले कर देश को आगे बढ़ा सकें तो वह नहीं हो सकेगा। देश कमजोर रहेगा, मजबूत नहीं हो सकेगा।

रेल मंत्रालय से और रेल मंत्री से हमारी शिकायत नहीं है। लेकिन योजना मंत्री अभी जवाब दे रहे थे कि मैरिट पर सब केसेज देखे जाते है तो मैं कहता हूं कि मेरिट पर देखे जायं। आप ने देखा कि हिमांचल प्रदेश में नांगल तलवारा लाइन का उद्घाटन मुख्य मंत्री और रेल मंत्री ने जा कर किया। अगर वह कार्माशियली जस्टिफाइड नहीं थी और मेरिट पर नहीं थी तो हमारे रेल मंत्री ने कैसे जा कर उसका उद्घाटन किया? और हमारे यहां के

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

लिए तो कमिटमेंट है रेल मंत्री का। छितौनी बगहा लाइन जहांकि प्रधान मंत्री जा चुकी हैं, उन्होंने खुद उसका उद्घाटन किया था, रेल मंत्री गए हुए थे और कमलापति जी हमारे नेता थे उस समय, वह भी गए हुए थे क्या वह जस्टिफाइड और मेरिट पर नहीं है? अगर रेल मंत्री और प्रधान मंत्री के वहां जाने के बाद भी वह चीज बजट में नहीं आती है तो हम इस से क्या निष्कर्ष निकालें? स्वर्गीय रेल मंत्री ने कहा था कि रेल में घाटा हो चाहे फायदा हो, लेकिन जो पिछड़े हुए पाकेट्स हैं जहां कि अंग्रेजों की गुलामी के समय से आज पचास वर्षों से कोई काम नहीं हुआ है, वे पिछड़े क्षेत्र जिस जगह पर थे उसी जगह पर खड़े हैं, एक इंच भी लाइन वहां नहीं बनी है, उन क्षेत्रों में लाइन ले जाने का काम किया जायेगा। तो आज 27 वर्ष की आजादी के बाद भी और आपात काल में जो प्रगति और आमदनी हुई है जिस में उन क्षेत्रों का भी हिस्सा है उसके बाद भी वहां काम नहीं होता है तो हमारी समझ में नहीं आता है कि कब वहां काम शुरू होगा? यह सदन के लिए प्रतिष्ठा का सवाल है। जहां प्रधान मंत्री और नेता जा कर उद्घाटन करें उसके बाद भी काम शुरू न हो तो इस से क्या नतीजा निकाला जा सकता है? मैं निवेदन करूंगा कि नांगल तलवारा लाइन का निर्माण किया जाय और इसी तरह हमारे यहां की सहजनवा दोहरीघाट लाइन है, उस का काम हाथ में लिया जाय। इलाहाबाद से भटनी को जो छोटी लाइन है उस को बड़ी लाइन में बदलने की बात है। वह कार्माशियली जस्टिफाइड है, उसको क्यों नहीं किया जाता है? योजना आयोग की तरफ से जो बात कही जाती है, हमने देखा है कि दक्षिण में इस से भी कम कर्माशियली जस्टिफाइड लाइनें हैं उन को पैसा दिया गया है और उन पर काम शुरू हुआ है तो जिन के लिए हम बारबार कहते हैं उन पर काम क्यों नहीं शुरू किया जाता। रेल मंत्री ने कहा है कि हम बात कर रहे हैं, प्लानिंग कमीशन से और प्रधान मंत्री से भी बात कर रहे हैं। हम को दिखाई पड़ता है कि उन को दर्द है और वह चाहते हैं कि बैकवर्ड पाकेट्स जहां है वहां रेल की लाइन पहुंचे।

हम पुल मांगते हैं तो पुल भी नहीं बनाते हैं। आपने योजना बनाई थी कि कानपुर और मोकामा के बीच में एक पुल गंगा पर बनाया जायगा। मैंने उस के लिए सुझाव दिया था कि बक्सर के पास उसे बना कर और तीन चार रेलवे लाइनों से उसे कनेक्ट करके उधर के बैकवर्ड पाकेट्स को डवलप करने का काम किया जा सकता है। पुल के लिए प्रति वैगन 35 रुपया लिया जाता है। उक्त धन का क्या हुआ? बैकवर्ड पाकेट्स जो है, बलिया, आजमगढ़, गाजीपुर के लोग आसाम में, भोपाल में और हैदराबाद में, देश के प्रत्येक भाग में बैठे है। उनके आने जाने में महीनों लग जाते है। हमारे मंत्री जी अभी हैदराबाद गए थे वहां पर लोगों ने गंगा गोदावरी ऐक्सप्रैस के लिए प्रेस किया। हैदराबाद में रोज तीन बोगी के पेसेंजर हैं लेकिन हफ्ते में एक बोगी मिलती है। फिर रेलवे की आमदनी कैसे बढ़ेगी? प्लानिंग कमीशन की जो योजना है वह है लेकिन रेलवे मंत्रालय में जो लोग बैठे हैं उनको देखना चाहिए कि कार्माशियली वह जस्टिफाइड हैं, पैसेंजर भी है लेकिन बोगी नहीं मिलती है। ऐसी हालत में जो बैकवर्ड पाकेट्स के लोग हैं वे अपने घर कैसे जायगे। भोपाल से मांग हो रही है कि भोपाल को बनारस से जोड़ा जाये। हमने कई बार मांग की है। आपने साबरमती एक्सप्रेस दी है लेकिन वह 40 घंटे में बनारस पहुंचती है। एक यात्री का 40 घण्टे में कितना खर्चा हो जायेगा? जितना किराया नहीं होगा उससे अधिक उसका और

खर्चा हो जायेगा। आप कम से कम भोपाल को इटारसी से जोड दीजिए तो एक बोगी से हम सीधे बनारस आ सकते हैं।

इसी तरह से आपने देखा होगा कि पश्चिम बगाल मे जो केाल बेल्ट आसनसोल है वहां पर बैकवर्ड पाकेट्स के लोग कोल फील्डस मे काम करते है। वहा जो सा ी गाडिया जायेंगी वह आसनसोल मे ओरिजिनेट नही होती, कलकत्ता, बाम्बे, मद्रास मे आती है। उनको कुछ आसनसोल से भी ओरिजिनेट होना चाहिए।

बलिया जोकि इतना बैकवर्ड और उपेक्षित है वहा पर आजादी के 27 वर्षो के बाद एक इंच भी आगे नही बढ सके है। हमने वहा पर माग की थी कि वन-अप और टू-डाउन गौहाटी मेल, जिसका डाइवर्जन हर जगह हो रहा है, हमारे यहा भी होना चाहिए। लेकिन मंत्री जी ने कहा वह सम्भव नही है फिर भी हम एक गाडी देगे। मुझे विश्वास है उनके ऊपर कि वे एक गाडी देगे। लेकिन जो छो ी छोटी चीजे हैं जैसे हम बलिया वाया रसरा, मऊ, इलाहाबाद तक बोगी मागते है परन्तु वह भी नही होता है। इसी तरह बलिया मे वेस्टर्न लेविल पर क्रासिंग का सवाल है। मंत्री जी बलिया गए होंगे, बलिया शहर के बीच मे यह पडता है। हनुमन्तैया जी ने कहा था कि वह लेविल क्रासिंग बना दी जायेगी लेकिन वह नही हुआ। वहां पर घण्टे दो घण्टे के लिए गाडी रुक जाती हैं। मंत्री जी को भी अनुभव होगा कि वहा कितनी देर के लिए रुकना पडता है। दस साल से मैं इस चीज को उठा रहा हूं लेकिन वह क्रासिंग बन नही पा रही है।

इसी प्रकार से जो बलिया से रसड़ा लाइन है, वहां के लोग इलाहाबाद जाना चाहें तो या तो बलिया आवें या फिर इन्दारा या मऊ जायें। हम नही कहते आप नई गाडी चलाये लेकिन जो गाडिया बलिया-बनारस चलती है उनका आप डाइवर्जन करके रसडा की तरफ ले चलें। हम आपसे पैसे की बात करेगे तो आप कहेगे पैसा है नही लेकिन कम से कम यह जो छोटी मोटी बाते है उनको आप पूरा करके जनता को कुछ राहत पहुंचा सकते है।

बीस सूत्री कार्यक्रम के सम्बन्ध मे मैं कहना चाहता हूं कि जो देश के बैकवर्ड पाकेट्स हैं वहा पर डिवीजनल लेविल पर एन ई रेलवे मे हैंड.क्राफ्ट सेण्टर नही है। रेलवे कन्वेन्शन कमेटी मे होने के नाते मुझे हर जगह देखने को मिला है और मैं समझता हू रेलवे एम्प्लाईज के लडको को, उनकी औरतों और बच्चो को यूनिफार्म की सिलाई से तीन चार रुपये रोज की आमदनी हो सकती है। इस प्रकार के सेण्टर बलिया, आजमगढ, गाजीपुर मे खोल दिए जाये तो उससे बहुत लाभ पहुच सकता है लेकिन एन ई रेलवे इस काम को ठेकेदारो मे करवाती है। इसी प्रकार से जो रेलवे को रोज की जरूरियात की चीजे है उनको पूरा करने के लिए डिस्ट्रिक्ट लेविल पर बलिया, छपरा, बनारस के बीच मे कारखाने लग जाये जैसे स्लीपर काटने और पटरी जोडने के लिए तो लोगो को काम भी मिलेगा और मजदूरी भी मिल सकेगी।

इसी प्रकार से मै कहना चाहता हू कि बीस सूत्री कार्यक्रम जो क्लास थ्री और क्लास फोर के एम्प्लाईज हैं उनका अपग्रेडेशन होना चाहिए। कई बार कमेटियों में कहा है, जवाब मिला है लेकिन आजतक उनका अपग्रेडेशन नही हुआ। इसको जल्दी से करना चाहिए ताकि उनका उत्साह बढे। लायल वर्कर्स जो है उनके लडकों के लिए जैसा कि झा जी ने कहा और कमेटी की मांग की, मैं कमेटी की मांग तो नहीं करता लेकिन मैं चाहता हूं जो लायल वर्कर्स है क्लास थ्री और क्लास फोर के पहले तो उनके

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

लिए होना चाहिए, उसके बाद फर्स्ट और सेकेण्ड क्लास के लिए हो तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है। जब तक यह नहीं होता है तब तक बजट में कुछ न कुछ प्राविजन होना चाहिए।

मेरा निवेदन है कि देश के पिछड़े अंचल, बैकवर्ड एरियाज के लिए पंचवर्षीय योजना में एक प्लान बनना चाहिए। इनके लिए एक मास्टर प्लान बनाया जाये जिसमें उनको प्रायर्टी दी जाये। जो भी पैसा हो, जैसा कि हमारे हिमाचल के साथी ने कहा, जहां हमारी प्रधान मंत्री गई थीं, जहां तक हमारे यहां पटना इलाहाबाद का सवाल है उसके लिए प्रायर्टी नं० वन, टू, थ्री लेकर कुछ करना चाहिए।

13.00 hrs.

छपरा में रेलवे के प्लानिंग के बारे में अभी श्री विभूति मिश्र जी बता रहे थे, छोटी लाइन से बड़ी लाइन हो रही है, लेकिन यह ख्याल नहीं रखा कि जब छोटी लाइन उखड़ जायगी तो पटना के लोग कैसे जायेंगे, रात भर में चार बार ट्रेन बदलेंगे तब पटना पहुंचेंगे। इस तरह की प्लानिंग नहीं होनी चाहिए, जहां पर बड़ी लाइन न हो, वहां छोटी लाइन नहीं उखाड़नी चाहिए। जब छपरा तक बड़ी लाइन हो जायगी तो जो लखनऊ से गोहाटी जायेंगे उन को ट्रांशिपमेन्ट छपरा में करना पड़ेगा। जितनी गाड़ियां आसाम जाती हैं, दिल्ली, कानपुर या लखनऊ से, उन सब का ट्रांशिपमेण्ट छपरा में होगा तो इस मे बहुत परेशानी बढ़ जायगी। इस लिए कुछ गाडियों का ट्रांशिपमेण्ट बनारस में होना चाहिए। जो मेल ट्रेन कानपुर लखनऊ से चले, गोहाटी के लिए, वे बलिया, गाजीपुर, आजमगढ़ होकर चलनी चाहिए।

MR. SPEAKER: Shri Jagannath Mishra will start after lunch.

The House stands adjourned till 2.00 P.M.

13.01 hrs.

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled after Lunch at five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

RAILWAY BUDGET, 1976-77—GENERAL DISCUSSION—*contd*

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) : रेलवे बजट या सामान्य बजट सदन में पेश होने के पूर्व लोगों की आम धारणा और विश्वास यह था कि इस साल का रेल बजट घाटे का होगा और कीमतें आदि बढ़ जाएंगी। लेकिन कहना न होगा कि उनको निराशा ही हाथ लगी है। रेल बजट पेश होने के पूर्व उनके मन में जो शंका थी और एक धुंधला सा वातावरण छा गया था वह सब छट गया है उसके स्थान पर एक सुन्दर वातावरण छा गया है और लोगो ने बड़े जोश खरोश से इस बार की होली बनाई है।

लोगों का विश्वास था कि रेल बजट घाटे का बजट होगा। लेकिन पंडित जी ने जो बजट पेश किया है वह मुनाफे का बजट है। ऐसा करके उन्होंने लोगों के हौसले बढा दिए है। इतना ही नही प्रधान मंत्री के बीस सूत्री आर्थिक कार्यक्रम में जो एक निदेश है कि कीमतें न बढ़ उसका भी इन लोगो ने काफी ख्याल रखा है और कीमतें नही बढाई है। रेल किराया ज्यों-का-त्यों रखा गया है। इससे भी लोगों को बडी खुशी हुई है। 1974-75 में 1 अरब 13 करोड 80 लाख के घाटे का अनुमान था और 1975-76 में यह घाटा केवल 62 करोड 80 लाख रहा। अब की बार अर्थात् 1976-77 का बजट मुनाफे का बजट है। मुझे आशा है कि जिस मुस्तैदी से काम किया जा रहा है और सतर्कता बरती जा रही है मेरा विश्वास है कि अगला वर्ष भी इस वर्ष की तरह से अच्छा वर्ष सिद्ध होगा और नफे का वर्ष वह भी होगा और घाटे का वर्ष कभी नही हो सकेगा। ऐसा मेरा दृढ़ विश्वास है।

इस बार बचत की राशि 8 करोड़ 98 लाख है अर्थात् करीब-करीब नौ करोड़ है। इस में यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस बजट को सर्वांगीण रूप से सफल बजट इसलिए कहा जा सकता है कि इस में हर तबके के लोगों का ख्याल रखा गया है। जन साधारण के ऊपर बोझ न पड़े इसका भी ख्याल रखा गया है। कर्मचारियों की सुविधा का भी पूरा ख्याल रखा गया है। सब बातों को ध्यान में रखते हुए ही खाद्यान्नों, उर्वरकों, खाद्य तेलों, तिलहन, नमक, गुड़, शक्कर आदि चीजों पर भाड़े की दर में किसी भी प्रकार की वृद्धि नही की गई है। लेकिन पैसे की जरूरत तो पड़ती है और पैसा प्राप्त करने के लिए कुछ प्रयास करना ही पड़ता है, कुछ काम करना ही पड़ता है। जो भी तरक्की के काम करने है उनके लिए पैसा तो चाहिए ही और उसका इन्तजाम भी करना ही पड़ता है। इस बारे पांच सौ किलोमीटर दूरी तक के लिए भाड़े की दर को पांच प्रतिशत और इससे आगे की दूरी के लिए भाड़े की दर को दस प्रतिशत उन्होंने बढ़ाने का प्रावधान किया है। इससे उनको 87 करोड़ 35 लाख रुपये प्राप्त होंगे। आगामी वर्ष यात्री यातायात में चार प्रतिशत तथा अन्य कोचिंग यातायात में पांच प्रतिशत तथा राजस्व कमाने वाले यातायात मे 1 करोड़ बीस लाख टन की वृद्धि होने की सम्भावना है। विभागीय यातायात के लगभग 2 करोड़ 30 लाख टन को शामिल कर दिया जाए तो 1976–77 मे प्रारम्भ भाड़ा यातायात 22 करोड़ 50 लाख टन होगा ऐसी उम्मीद है। यातायात की सम्भावनाओं के साथ वर्तमान किरायों तथा भाड़ा दरों में कुल प्राप्ति का अनुमान 1868 करोड़ 47 लाख टन लगाया गया है। कार्य व्ययों का अनुमान 1551 करोड़ 42 लाख रुपये लगाया गया है। इसमें कर्मचारियों के वेतन तथा अन्य सुविधायें भी शामिल हैं। विभिन्न मदों के खर्च से 78 करोड़ 37 लाख का घाटा होने का अनुमान है। इसे पूरा करने के लिए भाड़ा यातायात में 87 करोड़ 35 लाख रुपये का अनुपूरक शुल्क लगाने का प्रस्ताव है और इस तरह से बजट में नौ करोड़ के करीब की बचत होगी और घाटे का बजट मुनाफे के बजट में परिवर्तित हो गया है।

गत वर्ष की जो उपलब्धियां है वे भी कुछ बुरी नही है। रेल कर्मचारियों ने जिस कर्मठता की भावना का परिचय दिया है, उन में जो अनुशासन की भावना आई है, उन्होंने जिस मुस्तैदी से काम किया है, उसके लिए मंत्री महोदय बधाई के पात्र है।

फलतः जिस क्षेत्र से मैं आता हूं, वहां लोग हंसी मजाक में कहते है कि आप एन० ई० रेल से आये है, क्योंकि एन० ई० रेलवे में पहुंचने में विलम्ब हो जाता है। लेकिन मै उसके बारे में कहना चाहता हूं कि वह गाड़ी अब समय पर चलती है, और दूसरी गाडियां भी समय पर चलती हैं। लोगों में एक तरह से विश्वास और आस्था बढ़ने लगी है। रेलवे के बारे में लोगों की आस्था बढ़े, रेलवे ठीक से काम करे, इसका प्रतिबिम्ब देश के प्रशासन पर पड़ता है। देश का प्रशासन कैसा है, इसका रिफ्लैक्शन इससे होता है। इस वर्ष जो रेलवे का कार्य हुआ है, यह प्रशंसनीय रहा है और सभी इसकी तारीफ़ करते हैं। जैसा रेलवे का बजट पेश हुआ है, उससे सब को ही खुशी हुई है।

योजना आयोग से 392.81 करोड़ रुपये की राशि रेलवे को प्राप्त होगी, यह पर्याप्त नही है। लेकिन इससे विकास होने की संभावना इसमें अवश्यक है।

सबसे निराशा की बात यह है कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं, पहाडी क्षेत्र है उसमें किस

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

तरह से गाड़ियों का अभाव है। नई लाइनें वहां पर बिछाने की कोई व्यवस्था नहीं है। इस पर सारा सदन चिंतित है और मैं भी अपनी विशेष चिन्ता व्यक्त करता हूं। उपाध्याय जी, आप घंटी बजा रहे हैं, इससे मैं डर जाता हूं।

Mr. DEPUTY-SPEAKER: This is a request. It is not my pleasant task. But I have been requested by your Whip, because there are a large number of people. You should not take more than seven minutes.

SHRI JAGANNATH MISHRA: I will finish it within three miniutes.

तारीफ की बात यह है कि जो पढ़े-लिखे लोग हैं, इंजीनियर हैं, उनको काम देने की इन्होंने व्यवस्था की है। एक नई संस्था "स्वायत्त कंपनी" "निर्माण इकाई" की भी इन्होंने स्थापना की है।

लेकिन मेरी एक शंका भी है, जो 500 किलोमीटर तक ढोये जाने वाले माल पर 5 प्रतिशत का पूरक प्रभार लागू किया है और उससे अधिक दूरी के लिए 10 प्रतिशत तक का पूरक प्रभार लगाया है इससे ऐसा न हो कि लोग ट्रकों मे माल ले जाना पसन्द करें। इस मे हम घाटे की पूर्ति नहीं कर पायेंगे।

वर्ष 1974-75 में रेलवे के कर्मचारियों की असावधानी के कारण 762 बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं हुई है और छोटी बडी 10,386 दुर्घटनाएं हुई हैं। लेकिन आज मुस्तैदी से काम करना शुरू कर दिया गया है। इससे दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई है और ठीक से काम चलना शुरू हुआ है। रेल में जो भीड़ बढ़ती थी, उस पर भी नियंत्रण किया गया है। अप्रैल से दिसम्बर, 1975 तक विशेष अभियान चला कर रेलों में भीड़ को कम किया गया है और यह भी देखा गया है कि लोग बिना टिकट न चढ़ें। इससे रेलों की आमदनी बढ़ने की व्यवस्था हुई है। इस तरह से इन लोगों का काम अच्छा हुआ है।

अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं यह और निवेदन करना चाहूंगा कि हमारे भूतपूर्व स्वर्गीय रेल मंत्री ने इस सदन में घोषणा की थी कि जो क्षेत्र पिछड़े हुए हैं, पहाड़ी हैं, जहां रेलवे लाइन की जरूरत है, वहां रुपया न होना कोई कारण नहीं हो सकता है, वहां पर लाइन बिछायेंगे। इस प्रकार से कुछ रेलवे लाइनें बिछाने का काम शुरू हुआ, लेकिन उनके निधन से इस काम में गतिरोध पैदा हो गया है, जिससे बहुत निराशा है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह नया काम शुरू करें, या न करें, लेकिन जो काम शुरू हो चुके है, उन्हें पूरा कर के वे यश के भागी बनें।

SHRI SHYAM SUNDER MOHAPATRA (Balasore): The Indian Railways is one of the largest economic and commercial complexes of our country. Hon. Shri Kamlapati Tripathi is presiding over this important complex, aided of course, by our charming and efficient Minister, Mr. Qureshi. This complex is the second largest in the world when we consider the railway systems of the world. It has 60,301 km railway line and has an employment potential of 1.44 million. Everyday 6.7 million passengers travel on the Indian railways. 5,39,000 tonnes of goods are booked everyday and 9,500 trains are run. So, we can consider the magnitude and importance this railway Ministry has.

When we consider the Railway Budget, I will not say that the railway budget should be considered in isolation or the General Budget should be considered in isolation. It is the totality we should consider and the totality is the Prime Minister's 20-point programme. Out of this 20-point pro-

gramme has emanated this railway budget which after three years has given us all a pleasant relief as there is no increase in the railway fares. People were groaning under discontent and millions of people, half-clad and half-fed were groaning under the high rail fares and there was not a single railway budget without any hike in the fare but this time the Railway Minister has done yeoman good to the millions of our countrymen

This Budget as far as adjustments are concerned, certainly affects so many items like petrol, benzene, etc.

At 500 km, the freight rate will go up by Rs 5 a tonne and at 2500 km by Rs 34. Kerosene will go up by Rs 2 90 a tonne at 500 km and by Rs 21 20 at 2,500 km The rate of sugar will also be up by Rs 2 70 a tonne at 500 km and by Rs 18 20 at 2500 km Timber, paper in rolls and reels will be charged the same rate There will also be a marginal rise in coal rates by Rs 1 70 a tonne at 500 km and Rs 11 50 at 2500 km. It will also boost up the rate of sugar cane, iron ore, limestone, dolomite, gypsum and seeds But, at the sam time, I must confess that as far as the household goods are concerned, the housewife will heave a sigh of relief as more than 35 per cent of the common items have been spared Here, our hon Minister has done the greatest good to our family budget But our business magnates have a different view Mr Harish Mahendra, who was the Chairman of the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry says :

"This budget would hardly assist industry to bring down prices"

He goes on to say:

"Coming as it did in the wake of a massive increase in the posts and tele-communication rates this would add to the burden of the industry"

It may add to the burden of the industry but only marginally but it has done quite a lot of good to the masses of our people.

As far as Orissa is concerned, I will request the Minister of State to think about my State which is one of the poorest States, in the words of Mahatma Gandhi. There is a small railway line connecting Rupsa and Balasore. It is a small metre gauge line. I have been telling here for the last five years that this small line should be developed into a broad gauge line and connected with Howrah-Madras route Then it will develop the tribal district of Mayurbanj and the entire Singhbhum district and it will also open up a vast hinterland The hon Minister Mr Quiashi promised to go into it Probably the Uneconomic Lines Survey Committee has gone into it and I think the report is waited I hope the hon Minister will kindly look into it and sanction the line which will develop this tribal area but also add to the importance of the economic growth in that backward State

While thinking of Orissa, I also think of Sikkim, the newest State which has joined us There is no railway line there The hon Member from Sikkim, Mr Ray, was telling me that there was a narrow gauge railway line upto Teesta Valley before 1950 Will the Government consider laying a railway line below Gangtok which will add to the economic importance and economic growth of the State Sikkim?

Then Sir, the Government and the Railway Ministry were very kind enough to consider a total outlay of Rs 35 crores for Banspani-Jakpura line But as if to add insult to injury, last year only a sum of Re 1 lakh was sanctioned The people of Orissa are very much frustrated that as against Rs 34 crores needed only a lakh of rupees has been sanctioned. Is it not hypocrisy one might ask?

It is not hypocrisy, I must say, since this Government is dedicated to the welfare of the people, it is a matter of shame that in this year's budget the provision is only of Rs 1 3 crores The people of Orissa have been demanding and the Government had agreed to a new railway line costing Rs 34 crores then why this provision of only Rs 1 crore and odd has been made ?

[Shri Shyam Sunder Mohapatra]

I also bring another salient point to the notice of our hon. Minister There is a tribal district Koraput near Andhra border. There is no railway line. No passenger and goods service has been introduced in DBK Railway line. I will suggest that some railway line should come from Jagtalpur, Navrangpur and Kantalbanji. That will add to the economic importance of the State.

We have a MIG factory, there. We have a Ferrosilicon factory there. We are going to have so many complexes around Bolimela and Kalimela projects. A large number of irrigation and other projects are coming up. A new railway line is a must

I got a telegram from the South Eastern Railwayman (Congress) only last week intimating that at Khurda-road Division 300 people have been retrenched. They are those loyal workers who gave blood during the strike in 1974. They stood by the call of the Minister and the Prime Minister. I have got a telegram that they have been retrenched I do not know the reason there for. Hon. Minister may kindly intervene to see that these 300 loyal workers who stood by the Government in hours of crisis are reinstated immediately and there should not be any lurking fear in their minds that this Government is not going to stand by them although they have been loyal.

SHRI DHARNIDHAR DAS (Mangaldai): Mr. Deputy Speaker, this Railway Budget reflects the economic compulsion of emergency. We must admit that emergency has created several favourable factors to present such a budget. This is not a deficit budget and at the same time it has not increased fares and freights, specially of essential commodities. What is more important in so far as the emergency is concerned is that Railways were sought to be used as the lever, by the right reactionary and fascist forces to overthrow the democratic and secular foundation of our State system. In the emergency, the Railways have served as the best example of discipline, punctuality and service to the people. Credit certainly goes to the Railway Minister Mr. Tripathi and his able colleague Mr. Qureshi for having tackled the problems of the Railways in such a way that they could convince the workers that these Railways belong to the people, to the country and to the workers as well. So, the situation that gave rise to the emergency in the country has been averted by the Railway workers—about two million in number—by maintaining discipline in the country. So, I join other Members in congratulating the Railway Minister Shri Tripathi and his colleague Shri Qureshi and others. But, we are still passing through the critical times of emergency. There are many subversive elements still working in some pockets of the Railways to which I drew the attention of the Railway Minister. Most of them have been weeded out A cleansing process is going on. But still something has to be done to completely weed out subversive and disloyal elements from the Railways for the security of the nation.

Then there is one other important point to which I would like to refer and which had been stressed by the Prime Minister at the time of the railway strike, that is, for having a national wage policy. It is long overdue To remove the disparities among different classes there should be a national wage policy. And in regard to that, I would draw the Minister's attention to the fact that in the office of the railway board itself the disparity is quite conspicuous. For instance 6 per cent at the top get 30 per cent of the total pay amount of the railway board office establishment and about 25 per cent at the bottom get only 8 per cent of the total pay amount. So there is disparity between different classes of employees even in the office of the railway board. So one can well imagine the disparity that is going on among different classes of employees of the railways; this is, of course, a matter which cannot be discussed in isolation from the general economy.

There should be a general national wage policy for faster economic growth, and Railways being the biggest public sector undertaking in the country has to set an example in this regard by taking an initiative in formulating a new wage policy to fit in with the egalitarian or more precisely, socialistic concept of society

Having said that I would like to draw the Railway Minister's attention to the development policy of the Railways Very small amount is being set apart for the development of the Railways But we cannot ignore the fact that Railways are to provide the main infrastructural complex for the economic development of the country And, being the biggest undertaking in the public sector, it has to lead the way In fact it is to serve as a means to an end and the end was set before the country while explaining the implications of planning by Pandit Jawaharlal Nehru He said that the public sector must act as the cannon at the hilltop to keep under its control the private sector at the foothills' in rebuilding the national economy along socialist line The term social burden been used in the context of the Railway budget is not appropriate So far as the Railways are concerned, they have to serve a social purpose The public sector has a social objective and particularly the railways have this social objective to achieve that is uniform economic development on socialist lines all over the country But that is not done Railways are functioning and operating in such a way that it has helped more regional disparities As we all know the Planning Commission has laid down the policy for removal of regional imbalances So in order to do that, there should be more Railways in the backward areas than in the advanced areas

In this connection I am very unhappy to say that some proposals were made for some backward areas but all kept in abeyance For example, in the case of Assam, I would draw the attention of the Railway Minister to the setting up of a Divisional Headquarters at Rangiya It is hanging fire for more than five years since a promise was made that a Divisional Headquarters would be set up there I do not know what is standing in the way of the construction of a divisional headquarters The State Government have already given the land free of cost Prompt action should be taken in this regard

Another point that I would like to make is that there should be greater opportunity for local employment. This is the most pressing demand of the backward areas, the Railway Administration must see that this demand is fulfilled In the case of Assam, one announcement was made by the late Shri Lalit Narain Mishra that the Railway Public Service Commission would be set up at Gauhati to facilitate recruitment of the local people I would again draw the attention of the Railway Minister to that demand and he would see that the construction work of the Divisional Headquarter at Rangiya is started very soon

With these words I support the Railway Budget

श्री भोगेन्द्र झा (जयनगर) उपाध्यक्ष महोदय, जहा तक रेल बजट का मामला है इससे पहले चोर-दरवाजे डाक-तार विभाग का बजट ले आये फिर आम बजट हमारे सामने आया—इन दोना के मुकाबले मे रेल बजट के लिये धन्यवाद देने की तबियत होती है, क्योकि ये दोना बजट आम जनता पर बोझ डालनेवाले है। साधारण बजट मे तो इस सरकार ने देश की उत्पादन व्यवस्था को करोडपतियो के हवाले कर दिया है जिस के परिणाम आगे चल कर हम लोगो को भुगतने पडेगे।

जहा तक रेल बजट का सम्बन्ध है—कुछ मामला मे रेलवे ने जो सफलता पाई है, उस का जिक्र इस मे आना चाहिये था, जैसे विदेशो मे कुछ रेलवे लाइने बिछाने का काम विश्व टैण्डर के जरिये आप ने लिया है,

[श्री भोगेन्द्र झा]

भविष्य में उस की क्या सम्भावनायें हैं, तनजानिया में क्या बातें हुई हैं—मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इन के बारे मे अपने जवाब में हमे कुछ बतलायें।

बीस सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत जो काम रेल्वे में हुए है, आपातकालीन स्थिति के बाद जो सुधार हुए है—उन का जिक्र तो है, लेकिन गाडियो के संचालन, उस के प्रबन्ध में मजदूरों के पार्टिसिपेशन के बारे में कुछ नही कहा गया है और वास्तव में कुछ किया भी नही जा रहा है। यह ठीक है कि आपातकालीन स्थिति मे कुछ सुधार हुआ है, लेकिन जो उस के चलाने वाले है, हमारे रेल्वे मजदूरो का सहयोग नही लिया गया, उस को कानूनी रूप नही दिया गया तो ये सुधार अधिक दिनों तक नही ठहर सकेंगे।

आज ठेकेदारो के जरिये एक तरफ तो मजदूरों का शोषण होता है और दूसरी तरफ रेल्वे के वित्त की लूट होती है। अब वक्त आ गया है कि रेल्वे मे ठेकेदारी प्रथा पूरी तरह से खत्म कर दी जाय और मजदूरों के सहयोग से उस को खुद चलाया जाय, इस से पैसे की बचत होगी और उतने ही पैसे से अधिक काम हो सकेगा।

एक बात की ओर मैं विशेष रूप मे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हू—कुछ मित्रो ने कहा है—जब देश मे रेल्वे की व्यवस्था को राजनीतिक जनतन्त्र विरोधी कुचक्र के रूप में ध्वस करने के प्रयास चल रहे थे, उस समय सचेत रेल्वे मजदूरों ने हिंसा का मुकाबला किया, गोलिया सही और अपनी जान पर खतरा मोल लिया, आज उन के साथ अत्याचार किये जा रहे हैं। दुर्भाग्य मे इस दर्मियान, वे व्यक्ति जो कबूल कर चुके थे कि व आनन्दमार्गी थे, पहले रेल मंत्री स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र की हत्या के बाद जाच के दौरान समस्तीपुर डिवीजन मे कुछ रेल्वे अफसरों ने सी०बी०आई० के सामने कुबूल किया कि वे आनन्दमार्गी थे, उन का प्रमोशन हुआ और आज वे बदला ले रहे हैं, उन लोगों से जो उन के खिलाफ़ थे, ऐसे लोगो को नौकरियों से बरखास्त किया गया है, गिरफ्तार कराया गया है। मैं हवाला दे कर बतलाना चाहता हूं—समस्तीपुर के लोकोमैन श्री नरसिहम, जो फासिस्ट विरोधी तत्वो के खिलाफ़ थे, उन को पुलिस अधिकारियों से कह कर गिरफ्तार कराया गया। मैं यह बात व्यक्तिगत रूप मे पूरी जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूं।

उस मे पुलिस और मैजिस्ट्रट का कोई कसूर नही है क्योकि रेलवे के किसी खास अफसर ने व्यक्तिगत रूप से कह कर उन को गिरफ्तार करावाया है। इसी तरह से श्री शिव प्रसाद सिह को, जोकि रेलवे मजदूर यूनियन के आर्गेनाइजर्डन सेक्रेटरी है, गिरफ्तार करवा दिया क्योकि उन्होने कोयले की चोरी पकडवाने मे साथ दिया था। समस्तीपुर के बारे मे मुझे जानकारी है कि ऐसे मजदूर नेताओ को जो ईमानदारी से काम करते है और चोरी के खिलाफ है और जो देशद्रोही के खिलाफ रहे है, उन्हे गिरफ्तार किया जा रहा है और नौकरी से निकालने का काम तेजी से हो रहा है और ऐसे लोगो को जिन्होंने कबूल किया है कि वे आनन्दमार्ग से सम्बन्धित रहे है और जिनकी पदोन्नति कर दी गई है वे अभी भी उन लोगों से बदला ले रहे है।

एक बात और मैं कहना चाहता हू और वह यह है कि आम कायदा है कि बिना रजिस्टर्ड यूनियन को रिकगनाइज न किया जाए लेकिन वहा पर एक मजदूर यूनियन पूर्वोत्तर रेलवे की है जोकि रजिस्टर्ड है उस को रेलवे बोर्ड ने रिकगनाइज नही किया है जबकि उसी नाम की एक जाली यूनियन है, जो अनरजिस्टर्ड है और जो उस का जाली रजिस्ट्रेशन था उस को रद्द कर दिया गया लेकिन फिर भी उसको रिकगनाइज किये हुए हैं। इस तरह

से यह रेलवे मत्रालय और रेलवे बोर्ड खुलेआम कायदे-कानून का उल्लघन कर रहा है, उस कानून का, जो सारे देश के लिए रिकगनीशन के लिए है, रजिस्ट्रेशन के लिए है, उल्लघन कर रहा है । यह वही यूनियन है जिमको बैंक आफ टोकयो से रुपया मिला है, बैंक आफ टोकियो से अमरीकी डालर मिला है और जाली रजिस्ट्रेशन किये हुए यूनियन को रिकगनाइज किया गया है जिससे खुले-आम जुल्म हो रहा है। इसलिए मैं मत्री महोदय से यह निवेदन करूगा कि जो यूनियन रजिस्टर्ड यूनियन है उसको रेलवे विभाग रिकगनाइज करे और जो देशद्रोह का काम कर रही है, जो तोड-फोड करती है, उस का रिकगनीशन समाप्त हो ।

अन्त मे, मैं यह कहना चाहता हू कि यह जो आप का रेलवे बोर्ड है, इसकी आवश्यकता क्या है। इसको आप भग क्यो नही करते है क्याकि जब और जगह हम मत्रालयो से काम चला रहे हैं तो इस रेलवे बोर्ड की लाश क्या ढो रहे है। मैं चाहता हू कि इस रेलवे बोर्ड को भग किया जाए और दूसरे मत्रालयों की तरह हम काम चलाने का प्रयत्न करे ।

श्री रामशेखर प्रसाद सिह (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष जी रेलवे विभाग एक ऐसा विभाग है जिस का सम्पर्क जनता साथ बहुत ज्यादा होता है और जो कुछ भी रलवे मे होता है, उसका असर आम जनता पर सीधा पडता है ।

जिस दिन यहा पर रेलवे बजट उपस्थित किया गया था, उस दिन मैं सुदूर गाव मे था । हमारे क्षेत्र के लोग ज्यादातर कलकत्ता और आसाम मे जा कर काम करते है क्योकि वह स्थान छोटा है और वहा पर उनको काम नही मिलता है । वहा की आबादी ज्यादा है और वे लोग धनोपार्जन करने के लिए बाहर आते है । इसलिए आने जाने का काम तो लगा ही रहता है । गरीब तबके के वे लोग हैं। इसलिए माननीय मत्री जी ने जो यह बजट बनाया है जिसमे किराये में कोई वृद्धि नही की गई है, इससे उन लोगो को बडी राहत मिली क्योकि साल मे दो तीन बार अपने परिवार के साथ उन को आना पडता है । भाडा बढने से उनके ऊपर और बोझ बढ जाता क्योकि लोग पहले से ही ज्यादा किराया होने से परेशान थे । जब उन्होने रेडियो पर यह सुना कि भाडा नही बढ़ा है तो उन लोगो के दिल मे बहुत खुशी हुई । 1974-75 मे रेल के किराये बढे थे और वे डरे हुए थे कि इस बार भी कही भाडा न बढ जाए लेकिन रेल किराया जो नही बढाया गया है उसके लिए हमारा रेल मत्रालय, रेल बोर्ड के अधिकारी और मत्रीगण सभी धन्यवाद के पात्र हैं । ऐसे समय मे जबकि रेलवेज कठिनाई से गुजर रही है और हर ओर से उस का खर्च बढ़ रहा है, मत्री महोदय ने थोडा सा माल ढोने पर ही भाडा बढाया है और वह भी ऐसी चीजो पर जिन का असर आम जनता पर नही पडता है, उस के लिए आज रेलवे मत्रालय की रेलवे मत्री जी की भूरि-भूरि प्रशसा देश के कोने कोने मे हो रही है।

सब मे बडी प्रसन्नता की बात यह है कि ऐसे व्यक्ति, ऐसे माननीय सदस्य जो डा० राम सुभग सिह के समय मे लेकर ललित बाबू के वक्त तक बराबर रेल विभाग की नुक्ताचीनी करते आ रहे थे और रेल विभाग की निन्दा करते आ रहे थे और जिन को रेल विभाग मे कोई अच्छी बात नही दिखाई देती थी वे लोग भी आज रेल मत्री की प्रशसा कर रहे है। यह एक सुखद विषय है और प्रसन्नता की बात है। मेरा विश्वास है कि ये लोग आगे भी यही विचार रेल विभाग के प्रति कायम रखेगे और रेल प्रशासन की प्रशसा करते रहेगे। मैं आशा करता हू कि रेल विभाग भी अपनी कार्रवाइयो से उनको सन्तुष्ट करने की कोशिश करेगा ।

[श्री रामशेखर प्रसाद सिंह]

इस अवसर पर मुझे दुख के साथ एक बात कहनी पडती हैं । कुछ कुछ काम रेल विभाग इस तरह के कर देता है कि लोगों को नुक्ताचीनी करने का मौका मिल जाता है और लोगो की निगाहे उसकी ओर लग जाती है । हमारे देश मे 55 करोड लोग बसते है और 110 करोड आखे रेल विभाग को देखती हैं । इस वास्ते रेल विभाग को कोई भी काम एसा नही करना चाहिये जिसमे उसकी बदनामी हो या इसकी नुक्ताचीनी करने का मौका इन लोगो को मिले । महन्दरूघाट मे डिपार्टमेंटल कैंटीन चलती थी जिस को अचानक बन्द कर दिया गया है । आप तो जानते ही है कि पटना से उत्तर बिहार जाने वाले लोग रोज करीब दस हजार यहा से पास करते है। महन्दरूघाट मे इन लोगों को खाने पीने के लिए मिल जाता था । बाहर के लोग भी आते थे, उनको भी खाने पीने की सामग्री मिल जाती थी । 24 घंटे के अन्दर इस डिपार्टमेंटल कैंटीन को बन्द कर दिया गया । और कोई आल्टरनेटिव अरेंजमेंट नही किया गया । इससे लोगो को बहुत ही असुविधा का सामना करना पड रहा है । ऐसा भी कहा जाता है कि एक व्यक्ति का नाम रेल मत्रालय से गोरखपुर भेजा गया है और कहा गया है कि उक्त व्यक्ति को वहा का ठेका दे दिया जाए क्योकि वह आदमी शिक्षित बेरोजगार बताया गया है । लेकिन वह आदमी न तो शिक्षित है और न ही बेरोजगार । वह गवार है और उसने इडस्ट्री के लिए लोन वगैरह लिया हुआ है । अगर उसको ठेका दे दिया गया तो मैं सदन मे उसका और भी भंडाफोड करूगा । रेल मत्रालय को चाहिये कि कोई ऐसी बात न हो जिससे लोगो के मन मे किसी भी प्रकार का सन्देह पैदा हो ।

रेल मंत्री महोदय, आप देश के उन महान नेताओ मे से एक हैं, उस पीढ़ी के नेताओ में से एक है जिस पीढ़ी के बहुत ही कम नेता आज बचे हुए हैं और आपको तो इस बात का और भी ज्यादा ध्यान रखना चाहिये । आप मे हम नेहरू, पटेल और पन्त जी का रूप देखना चाहते है । आपके हाथों कोई ऐसी बात नही होनी चाहिये जिससे लोगों के मन को ठेस पहुंचे, दर्द पहुंचे । वहां महन्दरूघाट कैंटीन मे काम करने वाले लोगों ने अपनी एक कैंटीन कोआप्रेटिव बना रखी है । वे बेकार हो गए है । अगर ठेका देना ही है तो उनकी ओर आपका ध्यान जाना चाहिए । अगर आपने किसी को ठेका देना ही है तो जो कर्मचारी महेन्दरूघाट कैंटीन में काम करने वाले बेकार हो गए है उनको ही पहले ठेका दे और बाद मे किसी दूसरे को देने का विचार करें ।

अब मैं आपके माध्यम मे रेल मत्री जी का ध्यान उस बडी लाइन की ओर ले जाना चाहता हू जिस का उद्घाटन करते हुए ललित बाबू शहीद हो गए थे । उस लाइन का काम बढते बढते समस्तीपुर से सोनपुर तक बढ चुका है । सोनपुर तक बडी लाइन मे आने वाला को तथा उसके बाद पटना जाने वालो को पहलेजा तक सोनपुर मे छोटी लाइन मे जाना होगा । बाद में पश्चिम तक बडी लाइन बनने पर यही बात होगा और गोरखपुर के लिए है । यह तीन मील की दूरी है । अगर इसे आप बडी लाइन मे परिणत कर दे तो पटना जाने वालो को असुविधा नही होगी । कुछ दिनों के बाद पश्चिम से पूर्व आने वाले लोग बडी लाइन से आएगे और उन्हे भी पटना जाने के लिए सोनपुर मे गाडी बदलनी पडेगी । अगर आप उसको बडी लाइन बना दे तो सब की असुविधा दूर हो सकती है । अगर आप ऐसा नही कर सकते है तो जिस तरीके से आगरा इत्यादि जगहो पर आपने तीन लाइनो की व्यवस्था बना रखी है, बडी और छोटी लाइनें साथ-साथ बना रखी है और दोनो लाइनें साथ-साथ जाती हैं उसी तरह से यहा भी लाइन आप बना दें ताकि सोनपुर से आने वालों की जरूरतें पूरी हो सकें ।

मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय इस काम की ओर ध्यान देंगे ।

अब मैं अपने क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण विषय आपके समक्ष उपस्थित करना चाहता हूं । पिछली बार बजट भाषण में मैंने छपरा स्टेशन पर अनधिकृत रेल जमीन के टुकड़े पर कब्जे के सवाल को उठाया था। राज्य मंत्री महोदय ने मुझे जो उसका उत्तर दिया है वह बहुत ही निराशाजनक है। जो जवाब छपरा इंजीनियरिंग विभाग के हैड क्लर्क ने उनको लिख कर दिया है उसी जवाब को उन्होंने मुझे भेज दिया है । उन्होंने लिखा है अपने पत्र में कि नियमों के मुताबिक रेल जमीन की बन्दोबस्ती चल रही है। मैं चाहता हूं कि रेल नियमों के मुताबिक ही बन्दोबस्ती का काम चले । लेकिन एक व्यक्ति को दस प्लाट दे दिए जाएं और वह सबलैट करके एक मिडलमैन बन कर और ज्यादा रुपया कमाए, क्या यही नियम है ? क्या नियम यही है कि रेल की जमीन में शराब बेची जाए ? किसी व्यक्ति के मर जाने के बाद बगैर जांच किये ही किसी व्यक्ति को बिना दरख्वास्त मांगे ठेका दे दिया जाये, अगर यही नियम रेल का है, तो मैं दरख्वास्त करूंगा कि इसको बदलें। बीस सूत्री कार्यक्रम में अनधिकृत कब्जा हटाना भी शामिल है ।

मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा कि सोनपुर में डिप्टी डी० एस० आफिस खोलकर वह यश के भागी बने हैं । मेरी दरख्वास्त है कि छपरा स्टेशन को आप सोनपुर डी० एस० के अधीन ही रख दें ।

तिनसुकिया ट्रेन का टाईमिंग ठीक नहीं है, उसे आप ऐसे समय से चलावें जिससे दिल्ली पहुंचने के लिये आने वाले को सुविधा हो और दिल्ली से जाने वाले को भी सुविधा रहे ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) . उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री माननीय श्री कमलापति जी त्रिपाठी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं । सबसे पहले मैं उन्हें इस बात के लिये धन्यवाद देना चाहता हूं कि बहुत साल के बाद इस सदन को यह मुनाफे का बजट देखने का मौका मिला है । उन्होंने 9 करोड़ के मुनाफे का बजट सदन में प्रस्तुत किया है । यह उनके अनुभव और चमत्कारिता का द्योतक है। यह भी उनकी सूझबूझ का ही परिचायक है कि उन्होंने यात्री भाड़े में किसी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं की है ।

साथ ही साथ यह भी कहा गया है कि 500 किलो मीटर तक जो माल ढोया जायेगा उस पर 5 प्रतिशत और उससे ज्यादा दूरी पर 10 प्रतिशत किराये में बढ़ोतरी की जायेगी । यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। रेलवे मंत्रालय की पहले यह पालिसी थी कि अधिक दूरी के लिये माल ले जाने पर कम किराया हो । इससे लोगों को इंसेंटिव होता था, उत्साह होता था, अपना माल रेलों द्वारा दूर ले जाने में । लेकिन उन्होंने अब यह पालिसी क्या बदल दी, यह समझ में नहीं आता है । इससे शायद लोग माल को रेलों में ले जाने के लिये उत्साहित नहीं होंगे और जैसा कि दूसरे मित्रों ने भी कहा है वह सड़क की तरफ जायेंगे । इसलिये मैं आग्रह करूंगा कि इसको फिर से देखें ।

रेल देश का नब्ज होता है और जब यह नब्ज बीमार हो जाता है तो देश भी बीमार हो जाता है । आप जानते हैं कि 1974 में जो स्ट्राइक हुई उसमें कुछ लोगों की साजिश थी कि रेल व्यवस्था को अस्तव्यस्त कर के देश को अस्तव्यस्त करें, देश की इकनामी को बरबाद करें । मैं रेल प्रशासन और मंत्रालय को इस बात के लिये धन्यवाद देना चाहता हूं कि उसने फर्म होकर इस बात को देखा और उसका मुकाबला किया। देश में जो रेलों का जाल बिछा हुआ है, उसमें किसी तरह की कोई गड़बड़ी नहीं है। आप जानते हैं कि रेलवे में 20 लाख कर्मचारी हैं। सारे

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

कर्मचारी सतुष्ट रहे, यह सबसे बडी बात है। आपको यह देखना होगा कि लेबर पालिसी क्या है। बडी बडी बाते होती रही है कि हिन्दुस्तान मे इटैग्रेटिड पालिसी होनी चाहिए। लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पडता है कि एमर्जेसी के बाद भी किसी तरह की बात नही हुई। एमर्जेंसी की प्रतिष्ठा को रेल ने आगे बढाया है। जहा जहा एमर्जेंसी की बात होती है तो कहा जाता है कि रेल मे खासतौर पर पक्चुएलिटी आई है।

सन् 1974 मे जो स्ट्राइक हुई उसमे से कुछ सौ लोग ही काम पर वापिस नही आ पाये है। हम आग्रह करना चाहते है कि जिनके खिलाफ सैबोटाज या वायोलैंस के चार्जेज नही है, उनको काम पर लिया जाये। आपने यह भी कहा कि बहुत से लोग कोर्ट मे गये है। आप यह क्यो नही कहते कि बहुत से आफिसर ऐसे है जो कर्मचारियो के खिलाफ प्रैज्यूडीस्ड है, वह नही चाहते कि आज भी उनको सुरक्षा मिले और वह इससे मुक्त हो। जिन्होने एप्लाई किया है या नही किया है, जो सैबोटाज मे इन्वाल्व नही है, जिनके खिलाफ कोर्ट मे केस नही है, उनको काम पर वापिस क्यो नही लिया जाता है ? इस तरह की बात आप सदन मे बखूबी कह सकते हैं। इससे कर्मचारियो मे विश्वास आयेगा कि आप उनके लिए कुछ करना चाहते है। जो कहते है वह करते है।

कई सालो से रेलवे मत्रालय की यह पालिसी रही है कि पिछडे इलाको को आगे ले जाया जाये। लेकिन पिछडे इलाके तभी आगे बढ सकेंगे, जब वहा पर रेलवे लाइने बनेगी। अगर वहा रेलवे लाइने नही बिछाई जायेगी, तो पिछडे इलाके आगे नही बढ सकेगे। मत्री महोदय, उनके सहयोगियो और वरिष्ठ अधिकारियो ने कहा है कि हम पिछडे इलाकों को रेलवे लाइने देना चाहते है, और स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र द्वारा जो भी काम शुरू किये गये थे, हम उन को पूरा करेंगे, लेकिन प्लानिग कमीशन हमको पैसा नही देता है। मेरा निवेदन यह है कि मत्री महोदय और उनके अधिकारियो को पहले प्लानिग कमीशन से बात करके इस प्रकार का वायदा करना चाहिए, वर्ना सदन में आश्वासन देने का क्या अर्थ है। उनकी बात की कोई कीमत होनी चाहिए। यह कहना उचित नही है कि हम अपना वायदा पूरा नही कर सकते है, क्योकि प्लानिग कमीशन नही मानता है।

इस लिए मेरा आग्रह है कि नई लाइनो को टेक-अप किया जाये। जिन लाइनो का सरवे हो चुका है और जिन के एस्टीमेट बन चुके है, कम से कम उन को तो अवश्य पूरा करना चाहिए। इस सम्बन्ध मे मैं एक लाइन का जिक्र करना चाहता हू। 1971 मे जब से मैं यहा चुन कर आया हू, तब से-छ बरस से—मै बराबर इस बात को कहता रहा हूं कि दौरम-मधेपुरा से सिहेश्वर रेलवे लाइन को पूरा किया जाये। उस की लम्बाई केवल पाच मील है। उस का सरवे हो चुका है और एस्टीमेट बन चुका है। लेकिन फिर भी इस रेलवे लाइन को बजट मे सम्मिलित नही किया गया है। सिहेश्वर मे एशिया का सब से बडा कैटल फेयर लगता है और वह हाथियो का सब से बडा मार्केट है। मेरा आग्रह है कि उस रेलवे लाइन को पूरा करने का प्रयास किया जाये।

बहुत दिनो से यह पालिसी चल रही है कि देश भर मे एक तरह की लाइन अर्थात् बडी लाइन हो। आप जानते हैं कि बरौनी से कटिहार तक मीटरगेज लाइन है, जब कि बरौनी से दिल्ली तक बडी लाइन है और दूसरी तरफ कटिहार से बंगईगाव

तक भी बड़ी लाइन है। इस सदन मे भी यह कहा गया है कि बरौनी-कटिहार रेलवे लाइन का कनवर्शन किया जा रहा है। लेकिन इस बजट मे उस का कोई जिक्र नही है। मेरा आग्रह है कि मंत्री महोदय उस की तरफ ध्यान दे।

सरकार की प्रोमोशन की पालिसी एक होनी चाहिए। मे रेलवे फील्ड मे काम करता हू और मुझे जानकारी मिली है कि सी० आर० के आधार पर प्रोमोशन किया जाता है। सी० आर० लिखने वाला अपने सम्बन्धित व्यक्ति का सी० आर० अच्छा लिखेगा और जो उस से सम्बन्धित नही है उस का सी० आर० अच्छा नही लिखेगा। मेरा आग्रह है कि आबजेक्टिव परफार्मेन्स के आधार पर प्रोमोशन दिया जाये। जो वास्तव मे अच्छा काम करता है, उसी का प्रोमोशन दिया जायें।

तृतीय वेतन आयोग की रिपोर्ट के परिणामस्वरूप कुछ एनामेलीज पैदा हुई थी। उन पर विचार करने के लिए एक एनामेलीज कमेटी बनाई गई है, जिस के द्वारा डिफरेंट कटेगरीज की एनामेलीज को देखा गया है। दो साल हो गये है, लेकिन अभी तक इस बारे मे कोई फैसला नही हो पाया है। मेरा आग्रह है कि एनामेलीज कमेटी के डिसिजन पर सरकार कार्यवाही करे।

SHRI PAOKAI HAOKIP (Outer Manipur) Mr Deputy Speaker, Sir, I also rise with a sense of satisfaction over the budget of 1976-77 as presented by the hon Minister, Shri Kamalapati Tripathi Sir, many Hon Members have spoken on the budget and congratulated the Minister over the performance of the Railways The reason is not far to find It is due to the ability of the Minister and great co-operation of the workers of the Railways and also due to the impact of the Emergency that the performance of the Railways was satisfactory. This is the first occasion for the Indian people to be happy because it is for the first time that the railway fare has not been increased As a matter of fact, before the presentation of the budget, the Indian people were panicky that the railway fare will be increased as it was done in the past But actually when the budget was presented, it was quite contrary to the expectations of the people

The Minister said with great regret in his speech that he has not been able to include the construction of new lines in connecting the hills I also come from the north eastern region as you do This region has many things to offer for the development of the country but it has not been possible due to lack of transport and communication facilities Railways are the only biggest possible method to transport goods and passengers In the absence of railway lines it is unthinkable to bring together the people living in different parts of the country. Railways are the most important means to fulfil our aspiration that the whole country should be integrated. This cannot be done by air services. The Minister has mentioned in his speech and we have ourselves seen that whether it is in the field of industry or railways or any other areas, the concentration has been only confined to certain developed areas and metropolitan cities to the exclusion of other parts While the progress in construction of railway lines is being made in some parts in some other parts there is retrogression The Minister has to pay greater attention to this matter than he has done so far

So far as the Manipur—Mizoram region is concerned there has been a demand for the construction of a railway line from Silchar to Jiribam, a distance of 50 30 K M according to the survey If this is constructed, the whole area will be quickly developed, but this proposal has not been included in this budget But I still have hope The Minister has himself said that in spite of the additional increase of Rs 318 million he has not been able to include many

[Shri Paokai Haokip]

new lines. But the Minister has given us hopes that he will continue to endeavour, through the Finance Ministry and the Planning Commission, to get more money, so that we may be able to get more of new lines. With these few words, I support the Budget.

*SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Ausgram): Mr. Deputy Speaker, Sir, the time at my disposal being short, I would like to confine myself to matters which are affecting the people of my constituency and my State in particular. Before coming to this, I think I must make it clear that even though the present Rail Budget is being described as non-inflationary yet I feel that there are certain provisions which may in the ultimate analysis raise the prices of goods. An increase of 5 per cent up to 500 K.Ms and 10 per cent beyond this distance has been imposed. There are many essential commodities which will be carried by the railways beyond this 500 K.Ms. and as a result of the increase in the freight rate the ultimate price of these commodities is bound to be affected adversely. To mention one, petroleum will be carried end I am afraid it may lead to an increase in the price of kerosene also.

I have spoken earlier also that because of its strategic position, the terminal facilities at Howrah needs to be improved vastly if we want to achieve good results in quick transportation by the railways. Howrah is the nerve centre where the eastern and south-eastern railways terminate. Apart from this, it is also the clearing house of a major part of the country's export. The hon. Minister in his railway budget has claimed that during 1976-77, the passenger traffic will increase by 5 per cent and the goods traffic will reach 225 millions mark. Keeping all these in view, it is very essential that the entire terminal facilities available in Howrah is examined and suitable steps taken to improve so that it is able to meet the growing need of passenger and goods traffic that emanate and terminate at this point. Not only this, Sir, I would once again reiterate and demand that terminal facilities at Burdwan and Asansol should also be improved. These are the points from where the bulk of the mineral goods lying in the hinter land pass and lack of haulage facilities make such passage uneven and unsmooth. If better facilities are created at these two points I am quite sure that they will not only speed up the transportation of goods but it may also lead to a reduction in the cost of transportation. Along with this it is very essential also that the Burdwan Asansol link is declared a suburban section. I would like to emphasise particularly the grievances of the railway passengers who travel in this section. Previously, the monthly ticket holders of Burdwan-Howrah suburban section enjoyed the privilege of a break journey and they could also travel by express trains like Coalfield Express, Block Diamond Express, Lucknow Express, Mithila Express. Unfortunately, this facility which the passengers were enjoying for a very long time is being withdrawn. I have met the railway Minister and have passed on the representations of the passengers and I would request that the daily passengers should not be denied the facility which they are enjoying for a very long time. It would be very hard on them and I hope that the matter will receive sympathetic consideration and those privileges should be restored.

I would also take this opportunity to request the hon. Minister that the rail link between Burdwan-Sahab Ganj-Kiul be doubled. This is the section which surves Shantiniketan and because of its location, a good number of tourists both Indian and foreign visit this place. The present facilities are hardly adequate and the requirements can be fully met if the rail line I have mentioned above is doubled. The railway amenities and facilities available between Burdwan-Katoah and Amedpur-Katoah are shockingly poor. Even under the present conditions these sections continue to remain

neglected and there is hardly any one who can pay a surprise check to see that at least the basic minimum amenities that are available to railway passengers in other parts of the country are not denied to them. To cite one example, on 11-3-1976 I was travelling from Katoah to Burdwan by 5 45 p.m. train. There was no light in the train and on making inquiries I was told that there was no battery and hence no light This is just one example how the passengers are being treated in these sections. On the one hand, the Government have claimed that the sale of tickets have gone up from 40 per cent to 50 per cent which means an increase in rail revenue but on the other hand we find that adequate steps have not been taken to increase the travelling facilities for passengers, and even the existing facilities are being denied There is also scope for introducing a double track between Bandal-Ajim Ganj-Barwharah The traffic on this line is very heavy. Kamrup Express, New Jalpaiguri Express and Janta Express from Howrah to Assam pass by this route A double track will greatly help the mobility of passengers and goods through these sections There is also a lot of scope for effecting improvement in the Bankura-Damodar line Previously, the private rail company had been operating this line for profit motive but I think this outlook has to change and the present line has to be improved greatly so far as railway services are concerned. Sir, you are aware of the fact that Haldia is being developed as a major port for handling coal Recent survey has also revealed that the area adjoining the Mejia police station in district Bankura has a rich deposit of coal. I would therefore urge that Haldia-Bankura-Mejia-Raniganj be connected by a rail link. This will connect Haldia port with coal belt of Raniganj, Asansol, Dhanbad and steel industry of Durgapur directly. For this it is necessary to have a road cum rail bridge on Damodar river. This will minimise the distance also and will help industrialisation of backward district Bankura. I will speak on two more points and conclude.

Sir, mobile catering staff of 81 Up, 82 Dn. and 103 Up and 104 Dn and Kalka Mail and other trains of E.R. are in great difficulty. These low paid staff used to get a 17 per cent commission on their sale but this is being reduced to 10 per cent. These persons have protested against it because this will make a big cut in their earnings and for the last 2/3 months they are getting nothing. I would request the hon Minister that he may kindly look into this matter and kindly ensure that the earlier rate of commission of 17 per cent is allowed to them They may also be absorbed as a permanent staff in the railways. And finally Sir, a word about the retrenched employees. Nearly one thousand railway employees belonging to the eastern, south-eastern, and north-east frontier railways are still out of employment. They were retrenched for their participation in the railway strike I would fervently request the hon Minister to consider their case and absorb them as early as possible With this I end my speech.

श्री सी० डी० गौतम (बालाघाट) उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं आप को धन्यवाद देना हू, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया और वह भी बैठ कर। दूसरा धन्यवाद मैं मन्त्री महोदय, रेल मन्त्रालय तथा रेलवे बोर्ड को देना चाहता हू जिन्होंने इतना सन्तुलित बजट प्रस्तुत किया, क्योंकि कई वर्षों मे हम देख रहे हैं इतना अच्छा बजट देखने मे नही आया।

रेल मंत्रालय तथा रेलवे-बोर्ड की नीति है कि जो देश के पिछड़े इलाके है, जो जंगलों मे ढंके हुए है, सब से पहले उन का विकास किया जाय, उन मे रेल-लाइने बिछाई जाय। इसी सम्बन्ध मे मैं आप का ध्यान मध्य प्रदेश के बस्तर जिले की ओर दिलाना चाहता हू जो एक बहुत बडा, क्षेत्रफल मे एक प्रान्त के बराबर, जिला है, वहा पर कोई रेल नही है। यह सारा जिला आदिवासियो से बसा हुआ

[श्री सी० डी० गौतम]

है। इस लिये इस क्षेत्र मे रेलवे लाइन का बिछाया जाना बहुत जरूरी है। इस लाइन को रायपुर से जगदलपुर तथा बैलाडिला तक जो एक बहुत बडी आयरन-ओर माइन है, वहा तक चलाना उचित है। यदि रायपुर से न चलाना चाहे तो राजहरा से जगदलपुर होते हुए बैलाडिला तक चलाया जा सकता है—इस तरह से यह एक दूसरी लाइन निकल सकती है। दूसरे क्षेत्रो मे यदि डबल लाइन न डाली जाय तो उस मे ज्यादा नुकसान नही होगा, लेकिन बस्तर मे लाइन अवश्य पडनी चाहिए चाहे सिगल लाइन हो। वहा का जंगल इतना बहुमूल्य है कि अगर वहा पर रेलवे लाइन बिछा दी जाय तो इस से काफी सामान भेजा जा सकता है। इस समय वहा कोई बाहरवाला बसना नही चाहता, रेलवे लाइन बिछ जाय तो लोग वहा भूमि को जोत सकेंगे, वहा बस सकेंगे और व्यापार का केन्द्र बन सकता है। आने-जाने की सुविधा न होने से तथा रायपुर और बैलाडिला मे 280 मील का अन्तर होने से वहा कोई जाना नही चाहता। मैं उम्मीद करता हू—मत्री महोदय इस तरफ ध्यान देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय मेरा अपना जिला बालाघाट है, यह क्षेत्र भी जगलो मे ढका हुआ तथा पिछडा हुआ है। पैसे की कमी के कारण अभी इस क्षेत्र के बारे मे गौर नही किया जा सकता, इस लिए जब भी सम्भव हो इस विकास की तरफ भी गौर करने की कृपा करें। लेकिन एक बात जरूर कहना चाहता हू—यहा पर एक मलन्दखण्ड नाम से कापर की बहुत बडी माइन निकली है, जिस का कापर हिन्दुस्तान में सब से बढिया क्वालिटी का कापर है। मलेन खड मे हिन्दुस्तान की ताबे की सबसे बडी माईन है। वहा पर बहुत ज्यादा आदिवासी बसे हुए हैं और अगर वहा से बालाघाट को रेल से जोड दिया जाए, तो लोगों को बहुत फायदा होगा। इस के बारे मे मंत्री महोदय ख्याल करें।

दूसरी बात यह है कि कटंगी से तिरोडी तक 7, 8 मील का एक छोटा सा टुकडा है जहा पर रेलवे लाइन नही है। वहा पर मेगनीज का बहुत बडा भडार है। रेलवे लाइन न होने के कारण वहा से ट्रक द्वारा माल भेजा जाता है और बाकी माल रेलवे से जाता है। अगर इस छोटे से टुकडे पर रेलवे लाइन हो जाए, तो आवागमन मे बहुत सुविधा होगी और वहा पर माल के अलावा पैसेंजर लोगो को बहुत फायदा होगा।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि जबलपुर से गोंडिया तक नेरो गेज लाइन है और इलाहाबाद से जबलपुर तक ब्राड गेज है। यह करीब 142 मील का टुकडा है और अगर इस को ब्रोड गेज मे बदल दिया जाए, तो काफी फायदा होगा। आप लोगो की स्कीम है कि एनप्रकानामिक लाइनें जो है उन को ब्रोड गेज में परिवर्तित करा जाएगा और अगर ऐसा किया जाता है तो लोगो को बहुत लाभ होगा। इस के बारे मे आप कृपा करके ख्याल करें। यह लाइन दोनो तरफ जगलो से ढकी हुई है और वहा पर अगर यह ब्रोड गेज हो जाता है तो लोगो को बहुत फायदा होगा।

आखरी बात मै यह कहना चाहता हू कि साऊथ ईस्टर्न रेलवे मध्य प्रदेश मे सब से लम्बी है और रेलवे लोक सेवा आयोग का दफ्तर कलकत्ता मे है जो कि एक कोने में है। अगर रायपुर या बिलासपुर मे इस की एक शाखा हो तो लोगो को बहुत फायदा होगा और सुविधा होगी। इस वक्त तो इधर के लोग उधर नही जा सकते हैं और वहा उन को बुलाया नही जाता

है। इसलिए लोकल लोगों को फ़ायदा देने के लिए इस आयोग की एक ब्रांच रायपुर या बिलासपुर में हो, तो बड़ी कृपा होगी।

SHRI SYED AHMED AGA (Baramulla): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thanks to the emergency that the Railways in India are functioning efficiently. The trains are running in time. Some amount of discipline is also there. But, at the same time, I would say that some amenities for the Second-Class Passengers should be there, because 87 per cent of the passengers travel by Second-Class. Some safety measures which are still not there should be there. It was a happy surprise to note that there is no increase in the passengers fares. That is a pleasant surprise to me. I am very grateful for that. But, at the same time, there is a little increase in the freight. For that, they have exempted the essential commodities, but they have not exempted the kerosene oil which is required and needed by the rural people. As far as kerosene oil is concerned, they use it for light because there is no electricity in rural areas. So, I would recommend that kerosene oil should also be included in the articles that come under that category.

If you see the map of Railways, you will find that Britishers were influenced by two considerations. One consideration was trade because they wanted to sell their goods here and they had concentrated their attention to Madras, Bombay, Lahore, Calcutta and Delhi. It was in this complex that they wanted to build railways because they wanted to sell the goods that they were producing in Britain. The other consideration was the defence requirements.

Our approach is entirely different. Our approach is that we want to develop the backward regions. If backward regions are to be developed, we must have railways in the backward regions. We are still thinking of Bombay, Calcutta, Delhi, Madras and these areas.

Now, I belong to an area which is very backward, which is isolated and which is cut off from the rest of the country. There was a little rain yesterday. The air service was suspended and the road was blocked. Those people get isolated. They cannot develop unless there is a proper rail link with the rest of the country. For the last 25 years, the only industry that the public sector has built up there is the HMT factory, a watch factory Certainly, it does not mean development.

People there work only for five or six months in a year. For the rest of the period, they just sit idle because of the cold weather and because they do not have any work to do. Some time ago, we used to have blanket-making industry in Kashmir, in Kistwar, Bhadarwa and all that. They do not have any wool now.

No attention is being paid so far as the development of that backward region is concerned. It is not possible to develop it unless we have railways there. I cannot understand why we cannot have railways there. Some time ago, I read a report which is lying in the Kashmir Archives. It was written by a Britisher when the Britishers feared that the Czar was coming to India. There are three or four reports, I have read all of them. One report which appealed to me was the report written by Lord Bourbell in which he had said that the railway link was not possible from Rawalpindi side because those mountains were not fit for tunnels, etc. But he said that it was possible to connect valley with Jammu via Reasi. At that time, he said that the only difficulty was a tunnel of eight miles. But even at that time, he said that with the advance in scientific knowledge, it was possible to build a tunnel of eight miles. I do not understand the difficulty of building a tunnel of eight miles now when we can go to the moon. I do not understand why it cannot be done now....

AN HON. MEMBER: Specially when Mr. Qureshi is there.

SHRI SYED AHMED AGA: More particularly so. Perhaps, he may be feeling a bit hesitant to talk about his own State. I would like to submit to him also that we have to do something for Kashmir. We cannot break their isolationist attitude, we cannot prevent them to think in terms of isolation and separatist ideas, unless we build railways there and have a proper railway link with them. The railway link is a must. We should build railways there if we want to develop that backward State.

I would like to mention one thing more. Everything that we sent out is by the road transport and that adds to cost We cannot send fruits; we cannot sell them. Himachal Pradesh fruits sell better. Our fruits rot there. More than half the quantity that we produce cannot be sold because it cannot come here in time. Even through there is a demand for it, we cannot sell it here. There are so many other difficulties also. I do not want to mention all of them This is the main thing.

I would, therefore, request the Ministry of Railways to pay attention to these things. Even if they reject my demand, let them at least read the report which is lying in the Kashmir Archives. If the State cannot build railways, the report has no meaning there. It is the Centre that has to build the railways. The report should be here.

I also want to submit that the railway link to Jammu is very near the border. Some time ago, there was a suggestion that we should have the railway link via Dhar Udhampur route also so that it is away from the border and it does not go very near the border. I do not understand why they have abandoned that proposal. Apart from the defence point of view, it would at least cut road a distance of 40 miles to Kashmir.

Then, I would say that now that the Salal Hydel Project has come up, which is a big project—and we have hopes in it—and with the electric locomotives being built we should also, in the meantime, build railways in the Kashmir valley. Let them build electric locomotives and electric trains within the valley; that would be less costly. Instead of having to carry petrol and diesel from here to Kashmir in order to use it there, why can't they build electric trains there and save petrol?

Then, I would like to mention another thing. The Railways have a huge team of apprentices, but I see that Kashmir has been given absolutely no representation. I would submit, and very strongly, that Kashmiris must have employment in the Railways and the P&T because, when a Kashmiri gets a job in the Administrative Services, he just shuttles between Delhi and Kashmir. He puts in two years of service here and goes back again to Kashmir; he is again brought here and just after a year, he runs back. So, he must be given employment in the Railways so that he goes to all corners of India and not only up to Delhi. I would submit that the Government should give proper attention to this aspect

I would also submit that the apprentices should be brought in from rural areas and not only from the cities of Jammu and Kashmir They should be brought from the rural areas and especially, those belonging to the backward classes should be brought in.

Thank you for having given me an opportunity.

श्री यमुना प्रसाद मंडल (समस्तीपुर) · उपाध्यक्ष महोदय, एक आदर्श बजट प्रस्तुत करने के लिए हिन्दुस्तान के एक विद्वान मंत्री को सारा देश बधाई देता है और उसमें मैं भी शामिल हो रहा हूं।

हम लोगों की एक प्रार्थना रही है और रेल मंत्रालय ने उस ओर ध्यान भी दिया है और कहा है कि समस्तीपुर को शहीद ललित नारायण मिश्र के नाम पर ललित नारायण पुरी रखने का पूरा विचार हो रहा है। मैं समझता हू कि हमारे विद्वान मंत्री महोदय उस ओर ध्यान देंगे।

उत्तर बिहार के बैकवर्ड एरियें मे उन्होने काफी काम कराया है और हम लोग उनके प्रति कृतज्ञ है, मगर जो भी थोडा बहुत कार्य बचा है, उसको भी वह तेजी मे आगे बढायेंगे। जैसा कि अभी श्री राजेंद्र प्रसाद यादव ने बताया कि एशिया का एक बहुत बडा स्थान है सिंहेश्वर, जो केवल 6 किलो मीटर की दूरी पर है, जो मधेपुर से पूर्वोत्तर रेलवे मे है, उस ओर काफी ध्यान दिया जायेगा। इससे रेल की आमदनी बढेगी।

मै विद्वान मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हू कि समस्तीपुर में करीब 18 हजार से अधिक रेलवे कर्मचारी रहते है। बरसात के दिनों में और बूढ़ी गडक नदी की बाढ मे उनकी हालत नारकीय हो जाती है। न जाने उनके घरों में क्या क्या घुस जाता है जिससे रेलवे कर्मचारियों का स्वास्थ्य खराब हो जाता है। 50 हजार रुपया वहा के लिए हम थोडा समझते है। यह डिवीजनल हैडक्वार्टर मे है इसलिए मैं समझता हू कि इस ओर ध्यान देना हमारे रेल मंत्री जी और उनके मंत्रालय के लिए कोई बडी बात नही है।

एक छोटी-सी और बात मैं बहुत दिनों से कहता आया हू कि केन्द्रीय विद्यालय सगठन तैयार है, रेल मत्रालय भी तैयार है कि वहा पर रेल कर्मचारियो के लिए ही नही बल्कि और भी जितने केन्द्र के कर्मचारी वहां हैं, उनके बच्चो के लिए केन्द्र की ओर से एक विद्यालय खोला जाये।

जैसा रेल मंत्री महोदय ने हम लोगों को आश्वासन दिया है, हम समझते हैं कि उसे पूरा किया जायेगा। ऐसे मौकों पर अगर जोनल मीटिंग्स एम० पीज् के साथ की जातीं तो हम लोगों के बहुत से प्रश्न सामने आते और उनका समाधान भी होता। मैं समझता हूं कि जैसे पहले परिपाटी चली आ रही थी, उसी परिपाटी को फिर दोहराया जायेगा, जिससे काम करने और समझाने में बहुत सहूलियत होगी।

रैलवेज की यह नीति रही है कि पिछड़े इलाके के लोगों को काफी सुविधा दी जाये। यद्यपि इस दिशा मे काम भी हुआ है, लेकिन मैं समझता हूं कि उस से और ज्यादा तेज़ी लाने की जरूरत है।

प्रशासन ने रेल-भक्ति के नाम पर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को अपने यहा नौकरी देने का निश्चय किया, जिस का सारे देश ने स्वागत किया है। लेकिन कुछ अफसरान ने इन नियुक्तियों को आपस में ही बाट लिया और ऐसे लोगों के बच्चों को नौकरी दी, जिन्होंने स्ट्राइक का नोटिस दिया था और जो यह सुविधा प्राप्त करने के अधिकारी नही थे। जो बेचारे हकदार थे, जिन्हें लायल्टी का सच्चा खिताब और इनाम मिलना चाहिए था, उन्हें कुछ न दिया गया। मुझे इस बारे में अपने क्षेत्र की इनफार्मेशन है। मैं समझता हूं कि इस विषय मे फिर जांच की जायेगी और जो लोग नौकरी पाने के अधिकारी है, उन के साथ न्याय किया जायेगा।

दरभंगा पूर्वोत्तर रैलवे का प्रधान नगर है। वहां दो यूनिवर्सिटियां हैं और वह डिविझनल हैडक्वार्टर है। समस्तीपुर से दरभंगा तक की 30 किलोमीटर रैलवे लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित करने का प्रयास कई सालों से चल रहा है, मगर

[श्री यमुना प्रसाद मंडल]

समझ में नहीं आता है कि उस में ढिलाई क्यों हो रही है। गत साल उस पर चार करोड़ रुपये खर्च किये गये थे। इस साल भी शायद उस के नाम पर कुछ रकम खर्च की जायेगी इस तरह साल-ब-साल सरवे के नाम पर करोडों रुपये खर्च करने से अच्छा होता कि दो या पांच या दस किलोमिटर उत्तर की ओर बढ़ते। कई कारणों से हमारे लिए उत्तर की ओर बढ़ना बहुत जरूरी है। लेकिन इतने कम समय में मैं उन कारणों में नही आना चाहता हूं।

सगयगढ़ से डगमारा तक एक छोटा सा गैप है, जिस का रेस्टोरेशन किया जाना चाहिए। बीच में कोसी नदी है। अगर ऐसा नहीं किया जा सकता है तो राघोपुर से लोकही बाजार होते हुए लौकहा तक लाइन बना दी जाये। इस से खर्च बहुत कम हो सकता है। वहां पर वाटर लाग्ड एरिया है और सरकार को वहां काफ़ी खर्च करना पडेगा। दूसरे भी उपाय निकाले जा सकते है। टेकनालोजी और साइंस के इस युग में उस नदी के बीच में केलेडोनियन केनाल की तरह की एक कैनाल बनाई जा सकती है, जिस से छोटे स्टीमरों के द्वारा रेल को आरपार मिलाया जा सकता है। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस को भी ध्यान में रखे।

गत दो साल से बूढ़ी गंडक की बाढ़ का प्रकोप बहुत भयंकर ढंग से हो रहा है। रेलवे प्रशासन उस तरफ बिल्कुल उदासीन है। जिस तरह रेलवे प्रशासन ने सी० पी० डब्ल्यू० डी० और अन्य लोगों का सहयोग ले कर मानसी जंक्शन को बचाने के लिए कार्य किया, उसी तरह उस को समस्तीपुर जंक्शन की तरफ़ भी ध्यान देना चाहिए। समस्तीपुर पूर्वोत्तर रेलवे का डिविजनल हैडक्वार्टर है और उत्तर बिहार की लाइफ़ लाइन है। बूढ़ी गंडक के पानी का बहाव समस्तीपुर नगर को बहुत नुकसान पहुंचाता है। इस लिए यह आवश्यक है कि उस की तरफ़ ध्यान दिया जाये। रेलवे विभाग को बिहार सरकार के वाटरवेज विभाग की भी मदद करनी चाहिए, जिस से हमारी करोड़ों रुपये की सम्पत्ति खतरे से बाहर रह सके।

*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem): Hon. Mr. Deputy Speaker, Sir, on behalf of my party, the Anna Dravida Munnetra Kazhagam, I rise to express my views, on the Budget Estimates of the Indian Railways for the year 1976-77. I pay my humble compliments to the hon Railway Minister for having formulated the Budget Estimates of the Railways for the year 1976-77 in a very competent manner, bearing in mind the Emergency in the country and the critical situation the country is passing through I have to pay my tributes to the Railway Minister for not taking recourse to raise the passenger fare. Sir, it is a matter of great satisfaction that during the past few months the trains are running on time.

Sir, the loss during this year has been estimated to be of the order of Rs. 78 crores. There is the proposal in the Budget Estimates to raise a revenue of Rs. 88 crores by increasing the freight rates. Sir, this loss of Rs. 78 crores could also have been avoided by the Railways if the Railway Administration had adopted two measures. One was to minimise the amount of compensation being paid to the customers for the loss of goods in transit. That meant tightening the security steps for preventing the theft of goods from the goods wagons. Secondly, if the Railway plans and programmes had been implemented according to the envisaged time schedule, this loss could have been minimised. I am sure that the Railway

*The original speech was delivered in Tamil.

Ministry will bear in mind my suggestions so that these steps can be taken for avoiding such losses in future.

On account of paucity of time, I would not go into details of many issues that I want to raise, but I would refer to only one or two issues in brief. The railway line between Villupuram and Tiruchirappali should be electrified for speedy transport. The line between Madras Central and Jalarpet should be electrified. Sir, the work on the Madras Tube Railway system should be expedited. Karur-Dindigul line should be converted into a broad gauge line. The Railway Board has approved the railway line from Salem Junction to Salem Steel Plant, a distance of 13 kilometres only. The required land has also been acquired, but the actual work has not yet started. I request the hon. Minister of Railways to expedite the work on the proposed line from Salem Junction to Salem Steel Plant, a distance of 13 Kms. only.

The Grand Trunk Express between New Delhi and Madras takes a running time of 39 hours. I feel that this running time can be reduced by 4 hours at least I request that the hon. Minister of Railways should take immediate steps for ensuring that the GT Express between New Delhi and Madras takes at the maximum 35 hours only as running time

Sir, when we find that the prices are declining all around, it is strange that the prices of foodstuffs in the Railway Canteens have not shown any declining trend. I request the hon. Minister of Railways to take immediate steps for bringing down the prices of foodstuffs in the Railway Canteens.

With these few words, I conclude my speech.

श्री मुहम्मद जमीलुर्रहमान (किशनगंज) : मोहतरिम डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे बजट जिस अन्दाज से पेश किया गया है इस को मैं खुशामदीद कहता हूं। हालांकि 1974 की स्ट्राइक में जो कि मोटिवेटेड और गलत थी उसमें सिर्फ 70 करोड़ का नुकसान मुल्क और कौम को हुआ है जो कि हमारे अपोजीशन भाइयों की मेहरबानी है। अर्ज यह है कि ऐसी हालत में मिनिस्ट्री को जितनी भी मुबारकबाद दी जाय वह कम होगी। मुझे चन्द बातें कहनी हैं जो मैं एक नुमाइन्दे की हैसियत से कह देना जरूरी समझता हूं। जम्हूरियत की यह खूबी है कि ऐवान के अन्दर नुमाइन्दा अपनी सही और एवाम की राय रखे। पहली बात मैं आप से अर्ज करूंगा कि जो रेलवे का ऐक्ट है वह इस कदर पुराना फरसुदा है कि जिस का जवाब नहीं। सन् 1971 के बाद इस दौर में आज तक कितने ही कानून अवाम के मफाद के लिए बन चुके, कितने ही अमेंडमेंट्स लाए गए जिन से अवाम को बहुत फायदा हुआ है। अगर किसी ऐक्ट मे कोई अमेंडमेंट नहीं लाया गया तो वह रेलवे का मौजूदा ऐक्ट है। जैसी कि मेरी बात मनी जो से हुई है उन्होंने माना है कि रेलवे ऐक्ट में अमेंडमेंट की सख्त जरूरत है। इसलिए इस में फौरन अमेंडमेंट लाया जाय जो कि अवामी हो, पीपल के लिए हो और पीपल और कौम की मंशा को सर्व करता हो। मुझे उम्मीद है कि इसी सेशन मे उस के अमेंडमेंट का बिल लाया जायगा।

रेलवे के पास तीन बड़े बड़े कारखाने हैं। एक डी एल० डब्ल्यू वाराणसी है, एक जमालपुर का और एक चितरंजन का है। जहां तक वाराणसी का सवाल है वह बहुत मुबारिक मुकाम है, इस में कोई शुबहा नहीं है। लेकिन डी० एल० डब्ल्यू० में जितनी गड़बड़ी है वह कोई

[श्री मुहम्मद जमीलुर्रहमान]

अच्छी बात नजर नहीं आती। मैं अर्ज करूं कि इस में निपोटिज्म और करप्शन का बिलकुल बोलबाला है। किसी से भी यह बात छिपी नहीं है। पिछली बार रेलवे बजट की स्पीच में मैंने इस बात की तरफ ध्यान दिलाया था लेकिन वह अनसुनी कर दी गई। आप रेकार्ड मंगा कर देखें, जितनी उस की कैपेसिटी है डी० एल० डब्ल्यू० वाराणसी की, उस से बहुत कम उत्पादन हो रहा है। इस से कौमी एक्स-चेकर को कितना नुकसान हो रहा है यह देखने की बात है। मेरा यह इशारा उत्पादन की तरफ था। अब आप एडमिनिस्ट्रेशन की तरफ आइए। पिछली बार मैंने अर्ज किया था कि डी० एल० डब्ल्यू० में एक ऐडीशनल सी० एम० ई० हैं और दूसरे साहब डिप्टी सी० एम० ई० (वेहिकिल्स) हैं जिन के मुताल्लिक मुझे बहुत सी ही गहरे सोर्स से पता चला है कि उन का ताल्लुक बैण्ड जमात से था लेकिन अभी वह बडे मुर्खरू बने फिर रहे हैं। ये लोग अपने जाती नफाद के लिए गिरगिट की तरह क्या रंग नहीं बदल सकते हैं ? इन लोगों की वजह से प्रोमोशन के केसेज डी० एल० डब्ल्यू० में रुके पडे हैं। आप वहां के रेकार्ड्स को खुद मंगा कर देखें कि कितनी ज्यादती हमारे वर्कर्स के साथ हो रही है। वहां पर एक ट्रेनिंग स्कूल भी है। उस में दाखिले के मामले में भी काफी बड़ी गड़बड़ी है। हमारे मोहतरिम वजीर ने अपनी बजट तकरीर में पेज 13 पर कहा है कि 20 सूत्री एकोनामिक प्रोग्राम के फुलफिलमेंट के लिए अपरेंटशशिप को डबल कर दिया गया है। 6 हजार से 12 हजार कर दिया गया है। पर देखना यह है कि अकलियत, आदिवासी, क्रिश्चियंस, हरिजन्स की कितनी उस में बहाली हुई है। कितने लोगों को आप ने ट्रेनिंग दी है ? जब रिकार्ड मंगा कर देखेंगे तो उसमें आप को बड़ी नाउम्मीदी होगी। फिर हो क्या ? गरीब हरिजन आदिवासी मुसलमान क्रिश्चियन कहां जायें ? हाउस में एक आश्वासन मिलता है। बजट स्पीच में एक आश्वासन मिलता है। लेकिन उस पर अमल कहां तक हो पा रहा है ? इसलिए मेरा सुझाव है कि एक हाई पावर कमीशन अपने मातहत बनायें जो इस बात को देखें कि इन लोगों की बहाली कितनी कितनी हो पाई है ? मैं यह समझता हूं कि यह एक कांस्पिरेसी है क्योंकि ये सारे लोग, आदिवासी हरिजन, मुसलमान और क्रिश्चियन जो एकदम एनब्लाक हमारी पार्टी के साथ है इसलिए उन को साजिश कर के इस पार्टी से अलग कर दया जाय। इसलिए मेरी अर्ज है कि ऐसे अफसरान जो इस किस्म की हरकत करते है उन का कम्पलसरी रिटायरमेंट होना बिल्कुल लाजिमी और जरूरी है।

मैं आप से अर्ज कर रहा था कि जितने एश्योरेंस हाउस मे दिए गए हैं उन को पूरा किया जाना चाहिए। चित्तरंजन और जमालपुर का भी यही हाल है। आप लिस्ट मंगा कर देखें तो आप को जाहिर होगा कि चार पांच साल में जो बहाली हुई है उस में कितना गोलमाल निपोटिज्म और फवरिटिज्म हुआ है। सब से बडी बात यह है कि स्पेशल क्लास आफ अपरेंटिशशिप ब्रिटिश लीगसी का बेहतरीन नमूना भारत के अन्दर है। इस में हमारे लायक अफसरों के जितने नाअहल बच्चे हैं उन की भर्त्ती होती है। जो कही कम्पीट नही कर सकते वे उसके अन्दर चले गये और वहां से पढ़ कर आ गए। आ कर के ट्रेनिंग हासिल कर ली और इस तरह अपने वालिद मोहतरिम की कुर्सी पर बैठ गए। वहां की अपरेंटिश की डिग्री के बारे में आप को सुन कर ताज्जुब होगा कि भारत की कोई यूनिवर्सिटी उसे नहीं मान रही है, न उस के सर्टिफिकेट को मान रही है। लेकिन रेलवे के लोग उस को अपने सिर पर बिठाए हुए हैं।

इस मे नुकसान किस का हुआ ? जो बिचारे इजीनियर 18-19-20 वर्ष से रेलवे मे नौकरी कर रहे है व टम्पोरेरी है, परमानेट तो हो नही पाए। लेकिन एसे नाग्रहल लोग है जिन को किसी तरीके से किसी बुनियाद पर अपरेंटिश की ट्रेनिग दिलवा कर क्लास वन अफसर बना दिया जाता है फिर यह स्पेशल का क्या सवाल है ? जम्हूरियत मे स्पेशल और गैर-स्पेशल का क्या सवाल है ? इजीनियर का एक क्लास होना चाहिए।

रनिग केटरिग स्टाफ के जो लोग है जो डीलक्स मे चलते है या फिर किसी और ट्रेन मे उन को सवह अठारह उन्नीस परसेट मिला करता था। लेकिन हावडा डिवीजन के लोग मुझसे मिलने के लिए आए थे ईस्टर्न रेलवे के। उन्होने कहा कि उन को मजबूर किया जा रहा है कि वे दस परसेट ही ले। वह हमारे परमानेट मुलाजिम नही है। वह कमीशन पर है। इस गिरानी के जमाने मे दस परसेट बहुत कम है जब कि दूसरे जोन्स मे सत्रह अठारह उन्नीस परसेट आप दे रहे है। ईस्टर्न रेलवे के हावडा डिवीजन के डी० सी० एस० कैटरिंग इस्पेक्टर सभी गरीब वर्करो को धमकी दे रहे है कि अगर 10 परसेन्ट नही लोगे तो तुम सब को सर्विस से निकाल देगे। एक तरफ तो हम लोग बसाने की बात करते है और दूसरी तरफ डी० सी० एस० और इन्स्पेक्टर उन्हे उजाडने की बात करते हैं। इस तरफ मत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए। मैं सुझाव देता हू कि उन्हे कम से कम 16-17 परसेण्ट अवश्य मिलना चाहिए।

असम मेल, तिनसुखिया मेल और ए० टी० मेल बहुत लम्बी ट्रेन्ज है, लेकिन इन मे खाने का इन्तजाम नही है। इन गाडियो मे खाने का डिब्बा, डाइनिग कार फौरन होनी चाहिए।

हमारे मोहतरिम वजीर साहब ने पेज 13 पर एम्पलायमेट के मसले पर रोशनी डाली है और यकीन दिलाया है कि —

A crash programme has been launched to make up the shortfall in the quotas of posts reserved for SC and ST Minority communities will also be ensured a fair deal

इस सिलसिले मे, जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, इसी एवान मे यह कहा गया था कि एक जोनल आफिसर की बहाली होगी और वह जोनल आफिसर हर 6 महीने बाद अपनी रिपोर्ट इस हाउस को देगा कि कितने हरिजन, आदिवासी और मुसलमानो की किस किस जोन मे बहाली हुई है। लेकिन यह रिपोर्ट आज तक सामने नही आई। बहरहाल देर आयद दुरुस्त आयद—अब वक्त आ गया है कि इस सिलसिले मे कार्यवाही कीजिए।

मुजफ्फरपुर रेलवे सर्विस कमीशन के बारे मे जितना कुछ कहा जाय, कम है। वहा पर फेवरेटिज्म और नैपोटिज्म का राज्य है। मुझे मालूम हुआ है कि वहा काफी एप्लीकेशन्ज आई और काफी ज्यादा तादाद मे मुस्लिम अकलियत के लोगो ने कम्पीट किया, लेकिन दो या चार से ज्यादा की बहाली नही हुई। यही हालत एन० एफ० रेलवे की है—कितनी बात बताऊ, हाल यह है कि मर्ज बढता गया ज्यो ज्यो दवा की। जैसा श्री भागवत झा आजाद साहब ने सुझाव दिया है, मैं भी यही समझता हू कि एक जोनल कमेटी बननी चाहिए जो यह देखे कि ऐसे लोगो की कितनी बहाली होती है। अगर ऐसा नही हुआ तो हमारी प्रहरदिल-अजीज प्रधान मत्री श्रीमती इन्दिरा गाधी के 20 सूत्री प्रोग्राम को लागू करने मे कितनी बडी परेशानी होगी।

आप ने आने-अवध ट्रेन चालू की है—बहुत खुशी की बात है। अवध की शाम

[श्री मुहम्मद जमी लुर्रहमान]

बढ़े—इस में मुझे क्या एतराज हो सकता है। लेकिन एक ट्रेन—बनाम —"गरवत-बिहार" कटिहार से पटना, बड़ी लाइन पर चला कर देखिए, कि यह गरीबी क्या रंग दिखलाती है।

लायल एम्प्लाइज़ के बच्चों का मसला भी बहुत संगीन है। जितने डिसलायल थे, अक्सरियत में उन्हीं के बच्चों की बहाली हुई है—इस तरफ गौर किया जाना चाहिए।

बरौनी से कटिहार तक ब्रडा-गेज कीजिए। सर्वे हो चुका है लेकिन आगे की कार्यवाही नही हो रही है, हालाकि यह मामला, तीसरे पंचवर्षीय योजना मे चल रहा है। बरोनी मे जो ट्राशिपमेण्ट होना है उम मे रेलवे को बहुत नुकसान हो रहा है, वह 3 करोड रुपये हैं। काफी तादादा मे जो पिलफ़ज होता है वह एक करोड रुपया है। स्टैण्डर्ड वैगन्स का नुकसान अलग हो रहा है। इस तरफ खास तवज्जह दी जाये। ला एण्ड आर्डर के मसले को ख्याल मे रखते हुए कतिटहार रेलवे कालोनी और कब्रिस्तान और-इदगाह के बीच की दीवार को जल्द से जल्द पूरा कर दिया जाय। यह एक छोटी सी बात है मगर खासी अहमियत रखती है। इस के लिए मै पहले ही लिख चुका हू।

इन अलफाज़ के साथ मे इस बजट की तारीफ़ करता हू और तहदिल से हिमायत हूं।

[شری محمد جمیل الرحمان

(کشن گنج) : محترم ڈپٹی سپیکر صاحب ویلرے بہت جس انداز سے پیش کیا گیا ہے اس کو میں خوش آمدید کہتا ہوں - حالانکہ 1974 کی سٹرائیک میں جو کہ سپورٹیڈ اور غلط تھی اِس میں صرف 70 کروڑ کا نقصان ملک اور قوم کو ہوا ہے جو کہ ہمارے اپوزیشن بھائیوں کی مہربانی ہے - عرض یہ ہے کہ ایسی حالت میں منسٹری کو جتنی بھی مبارک باد دی جائے وہ کم ہوگی - مجھے چند باتیں کہنی ہیں - جو میں ایک نمائندے کی حیثیت سے کہ دینا ضروری سمجھتا ہوں - جمہوریت کی یہ خوبی ہے کہ ایوان کے اندر نمائندہ اپنی صحیح اور عوام کی رائے رکھے - پہلی بات میں آپ سے عرض کرونگا کہ جو ریلوے کا ایکٹ ہے وہ اس قدر پرانا فرسودہ ہے کہ جس کا جواب نہیں ہے—1971 کے بعد اس دور میں آج تک کتنے ہی قانون عوام کے مفاد کے لئے بن چکے، کتنے ہی امینڈمینٹ لئے جن سے عوام کو بہت فائدہ ہوا ہے - اگر کسی ایکٹ میں کوئی امینڈمینٹ نہیں لایا گیا تو وہ ریلوے کا موجودہ ایکٹ ہے - جیسا کہ میری بات منسٹری جی سے ہوئی ہے انہوں نے مانا ہے کہ ریلوے ایکٹ میں امینڈمینٹ کی سخت ضرورت ہے - اس لئے اس میں فوراً امینڈمینٹ لایا جائے جو کہ عوامی ہے پبلک کے لئے ہو اور پبلک اور قوم کی منشا کو سرو کرتا ہو - مجھے امید ہے کہ اسی سیشن میں اس پر امینڈمینٹ کا بل لایا جائے گا -

نہیں بدل سکتے ہیں ؟ ان لوگوں کی وجہ سے پروموشن کیسز DLW میں رکے پڑے ہیں - آپ وہاں کے ریکارڈ کو خود منگوا کر دیکھیں کہ کتنی زیادتی وہاں کے ورکرز کے ساتھ ہو رہی ہے - وہاں پر ایک ٹریننگ سکول بھی ہے- اس میں داخلے کے معاملے میں بھی کافی گڑ بڑی ہے - ہمارے محترم وزیر نے اپنی بجٹ تقریر میں پیج 13 پر کہا ہے - کہ 20 سوتری اکانامک پروگرام کے فل فلمینٹ کے لئے اپرینٹس شپ کو ڈبل کر دیا گیا ہے - Rs. 6000 سے Rs. 12000 کر دیا گیا ہے - پر دیکھنا یہ ہے کہ اقلیت - آدی واسیوں، کرسچنز اور ہری جن کی کتنی اس میں بھرتی ہوئی ہے - کتنے لوگوں کو آپ نے ٹریننگ دی ہے- جب ریکارڈ منگوا کر دیکھینگے تو اس میں آپ کو بڑی ناامیدی ہوگی - پھر ہو کیا ؟ غریب ہری جن آدی واسی، مسلمان، کرسچن کہاں جائیں- ہاؤس میں ایک آسواشن ملتا ہے- بجٹ سپیچ میں ایک آسواشن ملتا ہے - لیکن اس پر عمل کہاں تک ہو پا رہا ہے ؟ اس لئے میرا سجھاؤ ہے کہ ایک ہائی پاور کمیشن اپنے ماتحت بنائیں جو اس بات کو دیکھے کہ ان لوگوں کی بھرتی کتنی کتنی ہو پائی ہے - میں یہ سمجھتا ہوں کہ یہ ایک کانسپریسی

ریلوے کے پاس تین بڑے بڑے کارخانے ہیں - ایک DLW وارانسی ہے، ایک جمالپور کا اور ایک چترنجن کا ہے - جہاں تک وارانسی کا سوال ہے وہ بہت متبرک مقام ہے- اس میں کوئی شبہ نہیں ہے - لیکن DLW میں جتنی گڑبڑی ہے وہ کوئی اچھی بات نظر نہیں آتی - میں عرض کروں کہ اس میں نیپوٹزم اور کرپشن کا بالکل بول بالا ہے - کسی سے بھی یہ بات چھپی نہیں ہے - پچھلی بار ریلوے بجٹ کی سپیچ میں میں نے اس بات کی طرف دھیان دلایا تھا ، لیکن وہ ان سنی کر دی گئی - آپ ریکارڈ منگوا کر دیکھیں- جتنی اس کی کپیسٹی ہے- DLW وارانسی کی و اس سے بہت کم اتپادن ہو رہا ہے - اس سے قومی ایکس چیکر کو کتنا نقصان ہو رہا ہے - یہ دیکھنے کی بات ہے - میرا یہ اشارہ اتپادن کی طرف تھا - اب آپ ایڈ منسٹریشن کی طرف آئیے - پچھلی بار میں نے عرض کیا تھا کہ DLW میں ایک ایڈیشنل سی - ایم - ای ہیں اور دوسرے صاحب ڈپٹی سی - ایم - ای (وھیکل) جن کے متعلق مجھے بہت ہی گہرے سورس سے پتہ چلا ہے کہ ان کا تعلق ممنوعہ جماعت سے تھا لیکن وہ اب بڑے فسطرو بنے پھر رہے ہیں - یہ لوگ اپنے ذاتی مفاد کے لئے گروپ کی طرح کیا ونگ

[شری محمد جمیل الرحمان]

ہے کیونکہ یہ سارے لوگ آدی واسی، ہری جن اور مسلمان اور کرسچن جو ایک دم اپن بلاک ہماری پارٹی کے ساتھ ہیں اس لئے ان کو سازش کرکے اس پارٹی سے الگ کر دیا جائے - اس لئے میری عرض ہے کہ ایسے افسران کو جو اس قسم کی حرکت کرتے ہیں - ان کا کمپلسری ریٹائرمنٹ ہونا بالکل لازمی اور ضروری ہے -

میں آپ سے عرض کر رہا تھا کہ جتنے ایسورینس ہاوس میں دئے گئے ہیں ان کو پورا کیا جانا چاہئے - چترنجن اور جمال پور کا بھی یہی حال ہے - آپ لسٹ منگوا کر دیکھیں تو آپ کو ظاہر ہوگا کہ 4-5 سالوں میں جو بحالی ہوئی ہے اس میں کتنا گول مال، نیپوٹیزم اور فیورٹیزم ہوا ہے - سب سے بڑی بات یہ ہے کہ سپیشل کلاس آف اپرنٹس شپ برتھ لیگیس کا بہترین نمونہ بھارت کے اندر ہے - اس میں ہمارے لائق افسروں کے جتنے نااہل بچے ہیں ان کی بھرتی ہوتی ہے - جو کہیں کمپیٹ نہیں کر سکے وہ اس کے اندر چلے گئے اور وہاں سے پڑھ کر آ گئے - آ کر کے ٹریننگ حاصل کر لی اور اس طرح اپنے والد محترم کی کرسی پر بیٹھ گئے - وہاں کی اپرینٹس شپ کی ڈگری کے بارے میں آپ کو سن کر تعجب ہوگا کہ بھارت کی کوئی یونیورسٹی اسے نہیں مان رہی ہے - نہ اس کے سرٹیفیکٹ کو مان رہی ہے - لیکن ریلوے کے لوگ اس کو اپنے سر پر بٹھائے ہوئے ہیں - اس میں نقصان کس کا ہوا - جو بیچارے انجینئر 18-19-20 سالوں سے ریلوے میں نوکری کر رہے ہیں وہ ٹیمپریری ہیں پرمانینٹ تو ہو نہیں پائے - لیکن ایسے نااہل لوگ ہیں جن کو کسی طریقہ سے کسی بہانہ پر اپرینٹس شپ کی ٹریننگ دلوا کر کلاس ون افسر بنوا دیا جاتا ہے پھر یہ سپیشل کا کیا سوال ہے - جمہوریت میں سپیشل اور غیر سپیشل کا کیا سوال ہے ؟ انجینئر کا ایک کلاس ہونا چاہئے -

رننگ کیٹگری سٹاف کے جو لوگ ہیں جو کہ ڈی لکس میں چلتے ہیں - یا پھر کسی اور ٹرین میں - ان کو 17-18-19 پرسنٹیج ملا کرتا تھا - لیکن ہاوڑہ ڈویژن کے لوگ مجھ سے ملنے کے لئے آئے تھے - ایسٹرن ریلوے کے - انہوں نے کہا کہ ان کو مجبور کیا جا رہا ہے کہ وہ 10 پرسینٹ ہی لیں - وہ ہمارے پرمانینٹ ملازم نہیں ہیں - وہ کمیشن پر ہیں - اس گرانی کے زمانے میں - 10 پرسینٹ بہت کم ہیں جبکہ دوسرے زونز میں 17-18-19

پرسینٹ آپ دے رہے ہیں - ایسٹرن ریلوے کے ہاوڑا ڈویژن کے ڈی - سی- ایس ، کیٹرنگ انسپکٹر سبھی غریب ورکروں کو دھمکی دے رہے ہیں کہ اگر 10 پرسینٹ نہیں لو گے تو تم سبھی کو سروس سے نکال دیا جائے گا - ایک طرف تو ہم لوگ بسانے کی بات کرتے ہیں اور دوسری طرف ڈی - سی - ایس اور انسپکٹر انہیں اجاڑنے کی بات کرتے ہیں - اس طرف منتری مہودے کو دھیان دینا چاہئے - میں سجھاؤ دیتا ہوں کہ انہیں کم سے کم 16-17 پرسینٹ ضروری ملنا چاہئے -

آسام میل ، تن سکھیا میل اور اے - ٹی - میل بہت لمبی ٹرین ہیں لیکن ان میں کھانے کا انتظام نہیں ہے - ان گاڑیوں میں کھانے کا ڈبہ ، ڈائننگ کار فوراً ہونی چاہیئے ۔

ہمارے محترم وزیر صاحب نے پیج 13 پر ایمپلائمنٹ کے مثلے پر روشنی ڈالی ہے - اور یقین دلایا ہے کہ

A crash Programme has been launched to make up the shortfall in the quota of Posts resumed for S T/SC Ministry of Communications will also be ensured a fair deal

اس سلسلے میں جناب ڈپٹی سپیکر صاحب کسی ایوان میں یہ کہا گیا تھا کہ ایک زونل آفیسر کی بحالی ہوگی اور وہ زونل آفیسر ہر چھ مہینے بعد اپنی رپورٹ اس ہاؤس کو دے گا کہ کتنے ہریجن، آدی واسی اور مسلمانوں کی کس کس زون میں بحالی ہوئی ہے - لیکن یہ رپورٹ آج تک سامنے نہیں آئی - بہر حال دیر آید درست آید - اب وقت آگیا ہے کہ اس سلسلے میں کارروائی کیجئے -

مظفر پور ریلوے سروس کمیشن کے بارے میں جتنا کچھ کہا جائے کم ہے - وہاں پر فیوریٹزم اور نیپوٹزم کا راج ہے - مجھے معلوم ہوا ہے کہ وہاں کافی اپلیکیشن آئیں اور کافی زیادہ تعداد میں مسلم اقلیت کے لوگوں نے کمپیٹ کیا - لیکن دو یا چار سے زیادہ کی بحالی نہیں ہوئی - یہی حالت N. F. ریلوے کی ہے - کتنی بات بتلاؤں کہ حال یہ ہے کہ مرض بڑھتا گیا جوں جوں دوا کی - جیسا کہ شری بھاگوت ، جھا آزاد صاحب نے سجھاؤ دیا ہے میں بھی یہی سمجھتا ہوں کہ ایک زونل کمیٹی بننی چاہیئے جو کہ یہ دیکھے کہ ایسے لوگوں کی کتنی بحالی ہوئی ہے - اگر ایسا نہیں ہوا تو ہماری ہر دل عزیز پردھان منتری شریمتی اندرا گاندھی کے 20-سوتری پروگرام کو لاگو کرنے میں کتنی بڑی پریشانی ہوگی -

آپ نے شان اودھ ٹرین چالو کی ہے بہت خوشی کی بات ہے - اودھ کی شان بڑھے اس میں مجھے کیا اعتراض ہو سکتا ہے لیکن ایک ٹرین

[شری محمد جمیل الرحمان]

بنام دہ فربست بہار ہے کٹی ہار سے پٹنہ بڑی لائن پر چلا کر دیکھئے کہ یہ فریبی کیا رنگ دکھلاتی ہے -

لائہل اسپلایز کے بچوں کا مسلہ بھی بہت سنگین ہے ؛ جتنے ڈس لائہل تھے - اکثریت میں ان ہی کے بچوں کی بہالی ہوئی ہے - اس طرف غور کیا جانا چاہیئے -

بروی سے کٹی ہار تک براڈ گیز کیجئے - سروے ہو چکا ہے لیکن آگے کی کارروائی نہیں ہو رہی ہے - حالانکہ یہ معاملہ 3rd Five Year Plan سے چل رہا ہے- بروتی میں جو ترانشپ میلٹ ہوتا ہے اس میں ریلوے کو بہت نقصان ہوتا ہے - وہ تین کروڑ ہے؛ کافی تعداد میں پل مرمت ہوتا ہے - وہ ایک کروڑ ہے ؛ اسٹریلیڈڈ ویگن کا نقصان الگ ہو رہا ہے - اس طرف خاص توجہ دی جائے -

لا اینڈ آرڈر کے مثلے کو خیال میں رکھتے ہوئے کٹی ہار ریلوے کالونی اور قبرستان و عیدگاہ کے بیچ کی دیوار کو جلد سے جلد پورا کر دیا جائے - یہ ایک چھوٹی سی بات ہے لیکن خاص اہمیت رکھتی ہے - اس کے لئے بہت پہلے ہی لکھ چکا ہوں -

ان الفاظ کے ساتھ میں اس بجٹ کی تعریف کرتا ہوں اور تہ دل سے حمایت کرتا ہوں -]

श्री चिरंजीव झा (सहरसा) उपाध्यक्ष महोदय, मै मन्त्री महोदय को धन्यावाद देता हू, अब तक की परम्परा से भिन्न इस बार जो सतुलित बजट उन्होने इस मदन मे पेश किया है, उसके लिये न सिर्फ मत्री महोदय को, बल्कि तमाम रेल कर्मचारियो को भी बधाई देता हू। पिछले आठ नो महीनो के दौरान उन्होने जिस निष्ठा से अपनी कार्य क्षमता का प्रदर्शन किया है, इस के लिए वे वास्तव मे बधाई के पात्र है। ट्रेना के समय पर चलने की बात पहले ऐसी लगती थी जैसे यह कभी होनेवाली नही है लेकिन अब विलम्ब मे चलने की बात अतीत की बात हो गई है। ब्रान्च लाइनो मे कुछ जगहो पर अभी ट्रेन लेट चलती है। लेकिन जैसा कि मुझे स्वय का अनुभव है क्योकि मैं ब्रान्च लाइन मे अक्सर जाता हू, तो पाता हू कि उस मे कर्मचारियो का कोई दोष नही है। पूर्वोत्तर रेलवे की मानसी से सहरसा जाने वाली ब्रान्च लाइन पर पुराने इजन और गाडिया चलाई जाती है इसी की गडबडी की वजह से अक्सर ट्रेन लेट चला करती है।

उपाध्यक्ष महोदय, आये दिन यह बात कही जाती है और इसी सदन मे कहा गया कि हडताल के समय जिन कर्मचारियो को अलग किया गया उन को काम पर ले लिया जायेगा। लेकिन उन मे से बहुतो को अभी तक काम पर वापस नही लिया गया है। यह ठीक है जो लोग हिंसा और तोडफोड मे लगे हुए थे उन्हे तो नही लिया जाना चाहिये, लेकिन जो लोग उस मे शामिल नही थे उन को अवश्य ही ले लिया जाना चाहिये और इस मे जल्दी की जानी चाहिये। साथ ही विगत हडताल के समय हमारे भूतपूर्व रेल मत्री ललित बाबू ने ऐलान किया था कि जो कर्मचारी काम पर निष्ठापूर्वक रहेगे उन्हे कुछ सहूलियतें दी जायेगी। लेकिन आज भी बहुतो को वह सहूलियतें नही मिल पायी है जिन का उन्हो ने ऐलान किया था। इसलिये मत्री जी देखे कि ऐसे लोग उस सहूलियत से वचित न रहे।

अब मैं मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र और उत्तर बिहार के उस भाग की ओर दिलाना चाहता हूं जिस के बारे में बारबार उन्हे कष्ट देता हूं। वह है उत्तर बिहार का सहरसा जिला। गत 50 साल पूर्व से कोसी की विनाश लीला के कारण जो पहले से रेलवे लाइन मौजूद थी वह लाइन उजड़ गई, ध्वस्त हो गई। इधर सरायगढ से फारबिसगंज तक की ऐसी पुरानी ध्वस्त लाइन का तो निर्माण हुआ है, और इस दिशा में स्वर्गीय ललित बाबू ने महत्वपूर्ण काम किया था, लेकिन उस के बाद उन की जो घोषणा थी कि वैसी पुरानी रेल लाइन को पुन: निर्माण किया जायगा और सरायगढ से पहले निर्मली तक ऐसी लाइन को पुन: निर्माण कर कोसी पर पुल बनाया जायगा। यह बातें अधूरी पड़ी हुई हैं। इस काम को जल्दी पूरा करना चाहिये क्योंकि यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है प्रतिरक्षा की दृष्टि से भी जैसा कि स्वयं परिवहन मंत्री श्री राजबहादुर ने मेरे एक प्रश्न का उत्तर में कहा था, मैं उस को पढ कर सुनाना चाहता हूं। यह नेपाल की सीमा पर है और वहां कोई भी दूसरा यातायात का साधन नहीं है, न परिवहन का और न रेल का। उन का उत्तर इस प्रकार है:

"The construction of Darbhanga-Forbesganj road is not yet sanctioned. A Committee consisting of the rerepsentatives of the Ministries of Shipping and Transport, Finance, Defence and the Planning Commission has been constituted only for considering ways and means for the financing of this project, specially the construction of Kosi Bridge on this route and its immediate approaches...."

यह कितना महत्वपूर्ण है इस उत्तर से स्वत: स्पष्ट है। वह भी नहीं बना।

इतना ही नहीं माननीय कुरेशी जी ने 24 अप्रैल, 1973 को मेरे एक प्रश्न के उत्तर मेंकहा था :

"An engineering feasibility study and traffic appreciation have been carried out for the restoration of the Nirmali-Saraigarh M.G. rail link. Two alternatives have been investigated—one envisaging a rail-*cum*-road bridge *via* Dagmara Barrage across Kosi and the other involving a separate rail bridge. It is seen that the line would not be justified for either of the alternatives...."

यह हैं उन का उत्तर। इन के मंत्रालय का जो उत्तर होता है वह कैसा होता है उस की ओर मैं आप का ध्यान और दिलाना चाहता हूं और मैं सम्बन्ध में इस स्पष्ट उदाहरण आप को देना चाहूंगा। हमारे मंत्री महोदय से रेलवे बोर्ड कितना ग़लत उत्तर दिलवाता है, यह मैं आप को दिखाना चाहता हूं। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में माननीय हनुमन्तैया जी ने जब वे रेलवे मंत्री थे, 6 जुलाई, 1971 को जो उत्तर दिया था, उस को जरा सुन लीजिए। मैं अपने प्रश्न को पढ़ना नहीं चाहता हूं लेकिन जो उत्तर उन्होंने दिया है, उस को पढ़ कर सुनाना चाहता हूं :

"A rapid reconnaissance and a Traffic appreciation have been carried out for the restoration of the line from Saraigarh to Forbesganj *via* Raghopur.

The appreciation report has shown that the cost of the restoration of the Saraigarh-Raghopur portion (13 kms.) would be about Rs. 58 lakhs and it would not be financially remunerative."

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड जो उन को उत्तर बना कर दे देता है, वही मंत्री जी यहां सदन में दे देते हैं। 1973 में हमारे नेता स्वर्गीय ललित बाबू ने जब रेल मंत्रालय का भार सम्भाला तो उन्होंने इस लाइन का कंस्ट्रक्शन शुरू करवाया और 16 जून, 1974 को राघोपुर और प्रतापगंड़ तक प्रथम बार ट्रेन-चली। प्रथम महीने में ही राघोपुर स्टेशन से लगभग 20,600 रुपये वहां से मिले थे। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि रलवे बोर्ड का

[श्री चिरंजीव झा]

कौन सा औजार है, कौन माप है जिसके द्वारा मापे जाने पर राघोपुर तक को इस लाइन को अलाभप्रद बनाया गया। समझ मे नही आता। आज तो इस राघोपुर से लगभग एक लाख रुपये तक की माहवारी आमदनी प्राप्त होने की बात कही जाती है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

श्री चिरंजीव झा : मै एक दो मिनट मे समाप्त कर रहा हू। मेरा निवेदन यह है कि इस तरह के गलत उत्तरों मे पड कर हमारे मंत्री जी इन सब बातो को करते है। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा कि वे स्वयं हमारे इस क्षेत्र का भ्रमण करे और देखें कि दर असल हमारी क्या कठिनाइयां है, क्या दिक्कते है। जब तक वह खुद नही देखेंगे, उन को हमारी बातपर विश्वास नही होगा। मुझे फिर यह दोहराना पडता है कि हमारे वर्तमान रेल मंत्री श्री त्रिपाठी जी ने जब इस मंत्रालय का भार सम्भाला था, तो उन्होंने उस समय यह घोषणा की थी कि ललित बाबू की जो घोषणायें है और उन का जो आश्वासन था, उस को वह पूरा करेंगे। इस से लोगों को बड़ी राहत मिली थी।

अन्त मे मैं इतना कह कर बैठना हूं कि वे इन पिछड़े क्षेत्रों में रैलवे लाइनें बनाने की ओर ध्यान दे।

SHRI MALLIKARJUN (Medak): Sir, the apt railway budget presented on the 10th of this month has been admired both inside Parliament as well as outside Parliament. The people are interested in certain basic things. They are interested in the punctual running of the locomotives, the maintenance of the passenger fares and inconvenience regarding their reservations and other amenities during their travelling and above all the transportation of the essential goods. Transportation of essential commodities is a matter absolutely in relation to the public need. When goods, particularly foodgrains, edible oils, fertilisers and other materials, industrial raw materials and steel and so on and so forth are transported properly, people are happy and are satisfied with the performance of the railways. The Railway Board has been functioning effectively under the dynamic leadership of Tripathiji and meeting the various problems confronting the people.

But as is common to all departments there are, as is known to everyone, certain lapses on the part of this Ministry also. Here I have to bring to the notice of the House that some of the recommendations made by the Railway Inquiry Committee headed by Pandit Kunzru have not been acted upon. The Committee had recommended the fitting of driver's vigilance control device to the engine. This has been overlooked and about 1200 locomotive engines have not been fitted with this device This is really a painful thing. I do not know the reasons behind it. Some imported vigilance control device manufactured by one company Vapco of USA, has been fitted into the engines. But what about our indigenous technology? In 1964 one of the employees of the railways invented a driver's vigilance control device. It was approved by the Railway Ministry. About Rs. 50,000 were spent on it. But they are not recognising it and are not fitting the engines of locomotives, diesel, electric and steam, with this device. I would request the hon. Minister to look into this and other matters.

As far as the administration is concerned, the active involvemen of Shri Mohd. Shafi Qureshi in meeting the aspirations of the people and toning up the administration in consultation with Tripathiji has been appreciated and it is a noteworthy feature which should be mentioned on this occasion. It is

an established fact that when the workers' grievances are attended, to, they deliver the goods to the satisfaction of the people. So, far as service matters are concerned, some gazetted posts have been upgraded. But unfortunately, the Railway Ministry has been giving 20 and 30 jumpings in the name of 'outstanding and imeritorious'. We do desire to honour the meritorious people, but the jumpings should be reduced. I believe already the Railway Minister has said that it should be four or five jumpings. But on the contrary, the assurance given to this hon. House has not yet been implemented regarding the upgradation of class III and class IV posts. This is very essential and I hope the Minister will take this into account and do the needful.

I would like to bring another point to the notice of the House. There are some safety posts, divisional and zonal, in the railways. These safety posts are being handled by non-technical people recruited from the commercial and traffic side. On the contrary, if these posts are manned by technical people from the engineering department, it will be of great use of the organisation.

Under the prevailing emergency, with the announcement of the 20-point economic programme of our beloved Prime Minister, the functional efficiency of the railways has been improved to a great extent and this is a matter of satisfaction to the people.

However, I have another grievance to bring to the notice of the Minister. In regard to the collection of provident fund, house rent etc. from drivers, 40 per cent is added to the basic pay, but when it comes to allotment of houses, they do not have 40 per cent added to their basic pay. This is not justifiable. If this anomaly is removed, they may get better accommodation. So this must be taken into consideration.

I now come to certain matters like construction of over-bridges. In Hyderabad, in the Sanatnagar industrial area, an overbridge which is required has not been built. This has been pending for years together.

Since there will be regular shunting for the sake of transporting finished products, there will be traffic jam for hours together. Overbridge at Sanatnagar should be taken up immediately. The new Bibinagar railway line has not progressed due to lack of finance. I request the hon. Minister to see that finances are released. The workshop at Vijayawada should be given functional status. I conclude by reemphasising the point about fitting the driver's vigilance control device and also encourage indigenous manufacture. This should be done immediately by the Ministry.

16.00 hrs.

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore): Normally I would not have taken up the time of the House at this stage of the debate but I am compelled to draw the attention of the hon Minister to a recent happening which I consider to be very unfortunate, to put it mildly. In his budget speech the hon. Minister has referred in several places to the fact that the railways are working very efficiently and there is a great sense of discipline among the railwaymen and productivity has risen and the railways are functioning in top gear and so on In another place he has referred to the fact that relations between management and labour after the unfortunate events of 1974 have stabilised at a happy note. Therefore, I am sorry I have to strike rather an unhappy note because something is happening which cannot at all justify the general observations which the hon. Minister has made. There is no reason why such a thing should take place, if what the Minister says about the situation is correct and I think it is substantially correct.

[Shri Indrajit Gupta]

Therefore, when something strikes a note of discord and goes against this, I think it is necessary to sit up and take notice.

I am referring to what I will say, quite bluntly is the undesirable and unwanted interference by the railway administration in the internal affairs of trade unions. I am referring to one of the oldest trade unions in the railways, a recognised union, a union which was originally founded during the days of the British regime by no less a person than Shri V. V. Giri himself and which was known at that time as the BNR Labour union and which had as presidents various very well known labour leaders like Kalappa, Guruswamy, etc. and which is now become the Southeastern Railwaymen's Union, after new naming of the zones. That union had recently had the unhappy experience of being—I do not know how to describe it—hijacked or sought to be subverted in a peculiar way by certain elements in collusion with the administration. For what reason, I do not know. I should like to know. Is it for some political reason? I want to know under whose inspiration and under whose guidance this is being done. I can well understand somebody starting a new rival union. Everybody is free to do it and I have no objection if somebody started one or two or three rival unions. This Union, of which I have the privilege at the moment to be the President, was holding its conference, its regular annual conference in Waltair at the end of December in the premises of the Railway Institute with the permission of the Railway authorities. A properly constituted conference was going on from the 27th of December to the 29th of December and suddenly in the middle, before the conference had even got properly underway, a certain gentleman by name Shri J. M. Biswas, who used to be the Member in this House at one time—unfortunately at that time he belonged to my party, some months ago he has been expelled from my party not in connection with the railways but in connection with some other activities of his—who seems to be enjoying the patronage of certain high Railway Officers and I regret to say of certain Members of the ruling party belonging to both the Houses, I do not want to name them, I have got a list with me given by him of those who according to him have agreed to become honorary Members of his Committee . . .

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATHI TRIPATHI): I do not know about it.

SHRI INDRAJIT GUPTA: You do not know and I would not have spoken otherwise But the gentleman sitting behind knows about it. I have discussed with him, he knows about it and I am pointing out certain things

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: He will reply to you.

SHRI INDRAJIT GUPTA: I do not want the reply. I want to know whether this way you propose to deal with the Unions. I do not think that this is your policy. This gentleman, Shri J. M. Biswas, rushed to Calcutta with a list of so called office bearers which was submitted to the General Manager. In that list, of course, I, my General Secretary and other people were also shown as having been ousted and defeated. That list was submitted to the General Manager of the South-Eastern Railway by Mr. Biswas and within one day—this is also a record, I suppose. during the Emergency at the speed at which the Railway Administration functions that list submitted by Mr. Biswas was promptly circulated by the Administration to all Heads of Departments, Divisional Superintendents and so on saying that this Committee has been elected and are recognising it. Normally it takes weeks and months to prod the administration and poke the Administration into circulating the list of the elected office bearers. This time, it did not take even one day.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have taken ten minutes.

SHRI INDRAJIT GUPTA. Sir, if you suggest that my time is up, then I will close now. The facts are all known to Mr. Quereshi Mr. Quereshi has assured me that since the matter has now gone to Court pending the final decision by the Court, the attitude of the Ministry and the Administration would be that neither the Committee purporting to be the Committee submitted by Shri J M Biswas nor the Committee which I consider to be the *bona fide* Committee, which was elected at Waltair—neither of them—would be recognised until the Court gives its final decision I said to him all right By and large that is a fair decision to take The charge I am making today is that the South Eastern Railway Administration, and obviously without the encouragement from higher quarters, it will not dare do so, is trying to make out that this Biswas Committee is a proper recognised Committee that it should be given all facilities of discussion, of railway free passes, etc etc and before the Court has come to a final decision, the Administration is repeatedly trying to see that that Committee is foisted on the railwaymen. I want to say that it is their look out I am not asking for redressal. I am saying that we want to reciprocate all these fine words which have been spoken about cooperation and good relations This is the only Union which has fought against George Fernandes inside the A.I.R.F. When the Chairman of the Railway Board was arranging special trains to take workers to Jodhpur to hear Shri Jayaprakash Narayan in May 1975, it is only this Union which objected and protested. It is the agents of Shri Jayaprakash Narayan and Shri George Fernandes who are trying to smash up this union. So, this will not help to improve the industrial relations on the railways

श्री शंकर दयाल सिंह (चतरा) उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले रेल मंत्री को, रेल मंत्रालय को और रेलवे के कर्मचारियों को मैं इस बात के लिए धन्यवाद और बधाई देता हूं कि पहली बार बहुत दिनों के बाद देश मे समय पर रेलगाडियो का चलना शुरू हुआ है और उसकी व्यवस्था अच्छी हुई है। यात्रियो को जाने मे कोई असुविधा नही होती है और जब वे रिजर्वेशन के लिए जाते है तो उन को निराश हो कर नहीं लौटना पडता है। किसी को यह शिकायत नही है कि हमारी सुखसुविधा का बहुत अच्छा ध्यान नहीं दिया जाता और इस के लिए रेल मन्त्रालय को रेलवे बोर्ड को और रेल के कर्मचारियों को मैं बार बार धन्यवाद और बधाई देता हू। लेकिन साथ साथ एक बात मैं यह भी कहना चाहूंगा हू कि रेलवे मे यह दक्षता और इस तरह की एफिश्येंसी सब के प्रयास से हुई है मगर सब से बडी बात इस के अन्दर यह है कि जब तक अंग्रेजी मे काम होता था रेलवे मे तब तक गाडिया लेट चलती थी। जब से पंडित जी ने अधिकतर काम हिन्दी मे करना शुरू कर दिया है रेलवे मे तब से गाडिया ठीक से चलने लगी है। मैं समझता हूं कि पचास प्रतिशत हिन्दी में काम करने से 90 प्रतिशत ठीक काम रेलवे का चल रहा है, जिस दिन शत प्रति शत काम हिन्दी मे चलने लगेगा उस दिन रेलवे सब से अच्छे ढंग से चलने लगेगी। इसलिए मैं पंडित जी से अनुरोध करूंगा कि हिन्दी में और क्षेत्रीय भाषाओं में, जिन क्षेत्रों में रेलें चलती है उन की अपनी भाषा मे रेलवे का अधिकतर काम होना चाहिए क्योंकि रेलवे मे 70 लाख व्यक्तियों का प्रति दिन का आना और जाना है। 70 लाख व्यक्ति, हमारी जनसख्या के सौवे प्रतिशत लोग बराबर रेलगाडियो में सवार रहते है और उन के लिए जरूरी है कि उन की भाषा मे काम हो।

मै केवल स्वाइटलाइज अपनी बात कह दू जिस मे आप के घण्टी बजाने के पहले मेरी बात खतम हो जाय। सब से पहले

[श्री शंकर दयाल सिंह]

मैं जानना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड की आवश्यकता है या नहीं, इस पर विचार होना चाहिए क्योंकि पिछले 27 वर्षों से जब से मैं डिबेट देख रहा हूं इस सदन में इस बात की मांग की गई है कि रेलवे बोर्ड को खत्म करना चाहिए, यह ह्वाइटएलीफेंट है। . . . (व्यवधान) . . .

दूसरी बात यह है कि सामान्य यात्री जो बिना रिज़र्वेशन के चलते हैं वे भेड़ बकरी की तरह अभी भी चलते हैं। उन की सुख सुविधा के ऊपर ध्यान देना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि टिकट लेने जब कोई व्यक्ति जाता है और 9 रुपये 85 पैसे या 9 रुपये 70 पैसे का टिकट होता है तो उस को कहा जाता है कि चेंज नहीं है, चेंज लेकर आओ। वह कहता है कि दसों रुपये रख लो और टिकट दे दो। तो क्यों नहीं ऐसा कोई इंतज़ाम किया जाता है कि दस पांच रुपये के चेंज इस तरह के वहां हों जिससे ऐसी समस्या न पैदा हो।

दूसरा प्वाइंट मैं यह कहना चाहता हूं कि सभी जगह रेस्टौरेंट में, होटल्स में खाने पीने की चीजों के चपाती चावल, सब्जी इत्यादि के दाम कम हुए हैं लेकिन रेलवे में जो खाना मिलता है चार पांच महीने पहले उस का दाम बढ़ा दिया गया था। इस पर विचार करना चाहिए और रेल में भोजन जो महंगा मिलता है उस को फिर पहले की तरह ही कुछ सस्ता करना चाहिए।

सब से जरूरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि 20 सूत्री कार्यक्रम का पहला सूत्र है कि फिजूल खर्ची बन्द की जाय। रेलवे में अभी भी बहुत ज्यादा फिजूलखर्ची है। 1950-51 में 1 अरब 13 करोड़ रुपया वेतन रेलवे में दिया जाता था, आज 7 अरब 39 करोड़ रुपया वेतन में दिया जाता है जो कि पूरी आय का लगभग 62 प्रतिशत होता है। अब इस बार जो रेलवे का बजट आया उस में नई लाइनों की बात नहीं है। उस के लिए मैं कहना चाहता हूं कि एक निश्चित राशि रिज़र्व रहनी चाहिए कि इस से केवल विकास का काम होगा और नई रेलवे लाइनें खोलने का काम होगा। अगर संचित राशि में से काम नहीं चलता है तो मैं सुझाव दूंगा कि पांच पैसे प्रति टिकट लेवी लगानी चाहिए और उस से होने वाली आय को पिछड़े क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनें खोलने के लिए सुरक्षित रखनी चाहिए। उस से नई लाइनें निकालिए।

मेरा अगला प्वाइंट यह है कि जो राजधानी या डीलक्स ट्रेन्स चलती हैं वह बड़ी पापुलर हैं। इनको हर प्रदेश की राजधानी से कनेक्ट करना चाहिए—या राजधानी से या डीलक्स से। डीलक्स में जो टू टायर ए सी स्लीपर चालू किया है वह बहुत ही पापुलर हुआ है। उनमें एक जगह भी खाली नहीं रहती है। इसलिए रेलवे बोर्ड को चाहिए कि हर मेल गाड़ी में इस तरह की एक बोगी लगा दें।

जिस तरह से इनकम टैक्स के अधिकारियों को और फाइनेन्स में, रेवेन्यु के पदाधिकारियों को काफी बधाइयां मिली हैं कि उन्होंने बड़ी मुस्तैदी के साथ काम किया, इनकम टैक्स की वसूली की वैसे ही रेलवे के कर्मचारी भी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने बहुत मुस्तैदी के साथ रेलवे की रेवेन्यु को बढ़ाया है जिसके कारण बहुत वर्षों के बाद रेलवे का सरप्लस बजट हमें देखने को मिला। इसके लिए जो रेलवे में चेकिंग स्टाफ के लोग हैं जो चेकिंग करते हैं और पैसे की वसूली करते हैं उनको धन्यवाद देना चाहिए और जिन कर्मचारियों के कारण रेलवे की आय बढ़ी

है उनको आयकर के अधिकारियों और कर्मचारियों की तरह एक महीने का अतिरिक्त वेतन देना चाहिए पुरस्कार स्वरूप। इस पर विचार किया जाना चाहिए।

रेलवे बोर्ड या डीवीजन मे एक तरह का परिपत्र जारी किया गया है कि आपको निश्चित रूप से इतनी अर्निंग दिखलानी पड़ेगी। टिकट चेकिंग स्टाफ के लोगों को कहा गया है कि इतने केसेज और इतना पैसा देना पड़ेगा। एक ओर जब रेलवे मानती है कि बिना टिकट यात्रियों की संख्या कम हो गई है तब फिर आप यह कैसे कह सकते है कि इतना वसूल ही करना पड़ेगा। जब बिना टिकट यात्री चले तभी यह सम्भव हो सकता है। इसलिए, मैं समझता हू इस तरह के विरोधी परिपत्र नही आने चाहिएं जिससे असुविधा पैदा हो।

अन्त मे मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध मे एक बात आवश्यक रूप से कहना चाहूंगा। बहुत पहले स्व श्री ललित नारायण मिश्र जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने इस सदन मे कहा था कि हजारीबाग जिले को रेलवे मे जोडा जायेगा और उन्होने बताया था कि सर्वे का काम चल रहा है लेकिन अभी तक उस सम्बन्ध मे कोई प्रगति हुई है या नही, मै नही जानता, मै चाहूगा कि हजारीबाग जोकि बिहार का बहुत पिछड़ा जिला है लेकिन कोयले के कारण जिसका बहुत महत्वपूर्ण स्थान है उसके वनवासी क्षेत्रो मे रेलो का विकास किया जाये।

अन्त मे एक बार मैं पुन पडित जी को धन्यवाद दूगा कि उन्होंने बहुत ही सोच समझ कर समझ बूझ के साथ रेलवे का कार्य किया है और कई ऐसे कार्य प्रारम्भ किए हैं जिससे जनता मे विश्वास आया है और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के प्रति श्रद्धा पैदा हुई है। इन शब्दो के साथ मैं मंत्री जी को राज्य मंत्री जी को और रेलवे कर्मचारियो को बधाई देता हू।

SHRI S L PEJE (Ratnagiri) Mr Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Budget presented by the hon Railway Minister. While presenting the Budget the Railway Minister has taken care not to increase the fares which will affect the common-man. Similarly, while bringing about adjustments in the charges, he has taken proper care not to touch the common-man's budget He has exempted certain articles such as foodgrains, edible oils, gur, shakkar and jaggery I would request the hon Minister to exempt fodder as well as kerosene oil The main supply of fodder comes from Thanna and other districts round about Bombay If the fodder is not included in the exempted category, its cost will go up I would, therefore request the hon Minister to include kerosene and fodder in the exempted list of articles

I would also congratulate the Minister for introducing a new train, viz Panchavati Super Express between Manmad and Bombay This Express is very convenient to Ahmednagar and some part of the Marathwada area, which is being developed industrially during the last ten years And there was a demand that there should be a train between Manmad and Bombay, and people have hailed the action of the Ministry, because the Ministry has conceded the long standing demand of this area The demand now is that instead of having it as a tri-weekly train it should be converted into a daily one

Now about my region, which has no railway line When Shri Nanda was the Railway Minister, he had ordered that there should be a survey between Apta and Dasgaon, Dasgaon and Ratnagiri, and Ratnagiri and Mangalore. Since then, nearly 8 or 9 years have elapsed but that survey is still going on. I do not know when it will be completed The Minister had given us an assurance that he would have negotiations with the Planning Com-

[Shri S. L. Peje]

mission and the Finance Minister and see that some more funds are placed at the disposal of the Ministry. I would urge upon the Railway Minister to see that the Konkan area, which has no railway line, gets priority when he gets ample funds from the Planning Commission and the Finance Ministry. The Konkan area has got rich deposits of mica, manganese, iron ore and bauxite; and they have to be exploited. Similarly that area, particularly Ratnagiri district from which—come, is industrially backward. Government of India has already declared that Ratnagiri district is one of the industrially backward districts. If we want to disperse the industries and decentralize them from the urban areas and metropolitan areas like Bombay, Calcutta, Poona and Thana, these backward areas should have infra-structures such as easy communication. In the Konkan coastal area, there is coastal ferry service but only during 7 months in a year.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER: There is no quorum.

MR. DEPUTY SPEAKER: Let the quorum bell rung. Now there is quorum. The hon. Member may continue.

SHRI S. L. PEJE. The only means of communication in that area is the road from Bombay to Goa. There is no other means of communication. In the rainy season, the steamer service is discontinued. Therefore, there has been a demand for a railway line from Bombay to Mangalore, which should be conceded as early as possible. I request the Railway Minister to take up the matter with the Finance Minister and the Planning Commission and get sufficient funds for this project.

The Ministry of Industries has given so many incentives for new comers starting industries in the Konkan area, but very few have come forward because there is no communication. That is why, if at all you want to do justice and bring about industrial progress in that backward area, there should be rail communication.

With these words, I congratulate the Ministry.

श्री नाथू राम अहिरवार (टीकमगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हू और साथ ही साथ कर्मचारियों को भी इस बात के लिए कि पिछले 7, 8 महीने से रेल गाडियां समय पर चल रही हैं। मैं तो अपने-क्षेत्र की बात कहता हूं जिस मे एक ही रेल गाडी झांसी से मानकपुर चलती है जो सदा 8, 9 घंटे लेट चला करती थी, और पिछले तीन साल से मैंने उस पर चलना बन्द कर दिया था, बस से आता था, लेकिन अब वह गाड़ी भी समय पर चल रही है। जैसा कि सभी माननीय सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्र की बात कही है, मैं भी मंत्री महोदय से एक अपील करना चाहता हूं कि बुंदेलखण्ड पिछडा क्षेत्र है और हम लोग बराबर मांग कर रहे हैं कि ललितपुर से टीकमगढ, छत्तरपुर, खजुराहो और महोबा तक एक रेलवे लाइन बनाई जाय। सरकार ने पिछले साल आश्वासन भी दिया था कि विचार कर रहे हैं, लेकिन चूंकि पैसे का अभाव है इसलिए इस काम को हाथ मे नही लिया जायगा। पिछले साल इन्होने महोबा से खजुराहो तक रेल लाइन का सर्वे किया है। लेकिन इस साल के बजट मे उस का कोई जिक्र तक नही है। मंत्री महोदय इस बारे मे स्थिति को कृपा कर के स्पष्ट करें। चूंकि यह डकैत क्षेत्र था इस क्षेत्र को विकसित करने के लिए मध्य प्रदेश सरकार ने भारत सरकार से माग की थी कि ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर हो कर रेलवे लाइन महोवा तक बनाई जाये जिससे सीधे हमारा सम्बन्ध कलकत्ता तक हो जाये। जब हम उद्योगपति से कहते हैं कि यहां उद्योग धंधे लगाये जायें तो वह लोग कहते हैं कि आप के यहां इनफ्रास्ट्रक्चर नहीं है इसलिए उद्योग नहीं लग सकते

हैं । और जब रेलवे लाइन के लिए कहते है तब आप कहते हैं कि वहा उद्योग धधे नही है इसलिए रेलवे लाइन कैसे डाली जाय। इस मे यहा की जनता का क्या कसूर है ? आप लोग तय कर लीजिए कि क्या चीज पहले होनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि झासी-मानिकपुर के बीच मे एक ही पैसेंजर गाडी चलती है, और इस ट्रैक पर डीजल इजन भी चलते हैं, पिछले साल माग थी और मत्री जी ने सर्वेक्षण कराया था कि एक्सप्रेस गाडी चल सकती है । और मुझे पता चला कि तूफान एक्सप्रेस जो आगरा से डाइवर्ट हो कर टूडला जाता है उस को सीधे झासी मे इलाहाबाद हो कर हावडा ले जाने की योजना है। लेकिन अभी तक कुछ नही हुआ। आप ने गाडियो के अच्छे अच्छे नाम रखे है, जैसे पचवटी एक्सप्रेस, काशी एक्सप्रेस तो इसी तरह मे हमारे क्षेत्र मे आप तुलसीदास जी के नाम पर तुलसी ऐक्सप्रेस या तुलसी मेल चला दीजिए । पडित जी तो बराबर तुलसी दास जी की रामायण का पाठ करते है इसलिए आप एक एक्सप्रेस गाडी तुलसीदास जी के नाम पर चलाये ।

मेरे क्षेत्र मे झासी से चौथा स्टेशन निवाडी है, जो तहसील हैडक्वार्टर है । इस साल यहा पर 40, 50 वैगन खाद्यान्न उतारा गया । लेकिन शैड न होने के कारण अक्तूबर के महीने मे पानी बरसने से गेहू भीग गया । बराबर हम माग कर रहे हैं, डिवीजनल कमेटी मे भी माग की थी कि पब्लिक एमेनिटीज फण्ड से ही पैसा ले कर एक शैड का निर्माण करा दिया जाय जिस से नुकसान न हो। इस स्टेशन पर गल्ला, सीमेंट काफी मात्रा मे बाहर से आता है, लेकिन शैड न होने मे काफी गल्ले का नुकसान होता है । इसलिए मेरी माग है कि इस शैड को तुरन्त बनाया जाय ।

दूसरी बात यह है कि आप ने यहा जो एप्रेंटिसशिप की योजना है, उसमे हरिजनो और आदिवासियो को बिल्कुल मौका नही मिलता है । आप इस को जाच करें कि झासी वर्कशाप मे शायद एक या दो परसेन्ट ही हरिजन और आदिवासियों को लिया गया है बाकी दूसरे लोगो को लिया गया है । पहले तो यह था कि जो जूनियर हाई स्कूल पास होगे या आठवी या नवी कक्षा पास होगे, उन को एप्रेंटिसशिप मे लिया जाएगा लेकिन बाद मे यह आर्डर्स निकाल दिये गये कि जो हायर सैकण्डरी या इन्टरमीडिएट होगे, उन को लिया जाएगा । इस तरह से हरिजनो और आदिवासियो को नही लिया गया और जो दूसरे लोग थे और अफसरो के सिफारिशी थे या उन के नजदीकी रिश्तेदार थे, उनको एप्रेंटिसशिप मे लिया जा रहा है। इस चीज को आप को देखना चाहिए। डिविजनो कार्यालयो म क्लर्क लोग 20, 20 साल से एक पोस्ट पर काम कर रहे है और वे रनिंग स्टाफ, जिसमे गार्ड और ड्राइवर आते है, बाबू लोग उन हरिजनो और आदिवासियो को काफी परेशान करते है। मैं आपको बतलाऊ कि झासी लोको मे एक हरिजन ड्राइवर का प्रोमोशन आज से 8, 10 साल पहले हो जाना चाहिए था लेकिन अभी तक नही हुआ है। उसी नाम का एक दूसरा ड्राइवर तुलसी राम है जिस के ऊपर चार्जशीट लगी हुई है और उस की तरक्की रुकी हुई थी । उसका रिकार्ड उस हरिजन ड्राइवर के रिकार्ड से जोड दिया गया। इस तरह से जो उस का प्रोमोशन होने वाला था वह नही हुआ । मैंने मत्री जी को पत्र लिखा तो उस की फाइल ही गोल कर दी। इस इस तरह के हथकण्डे वहा

[श्री नाथू राम ग्रहिरवार]

हरिजनों पर ग्रपनाये जा रहे हैं ग्रौर उन के साथ ग्रन्याय हो रहा है । इसलिए मेरा कहना यह है कि जितना भी रिक्रूमेंट होता है ग्रौर उसके लिए जो। पब्लिक सर्विस कमीशन है, उस मे हरिजनों ग्रौर ग्रादिवासियों का भी एक प्रतिनिधि होना चाहिए ग्रौर डिवीजनल लेवल पर जो क्लास का रिक्रूटमेंट होता है, वहां पर भी एक उनका प्रतिनिधि होना चाहिए ताकि उन के साथ ग्रन्याय न हो सके।

इसके साथ हो साथ मैं एक निवेदन ग्रौर करना चाहता हूं । बिना टिकट यात्रा करते हुए जिन लोगों को टिकट कलक्टर पकडते है, उन पर मैजिस्ट्रेट द्वारा जुर्माना किया जाता है। मैजिस्ट्रेट ग्रपने मन से किसी पर 10 रुपया जुर्माना करता है ग्रौर किसी पर 25 रुपया जुर्माना करता है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि जो ग्राए का डी० एस० है या डी० सी० एस० है, या जो कि क्लास 1 ग्राफिसर है, उनको पावर होनी चाहिए, उनको ग्रधिकार होना चाहिए कि वह मौके पर इमीजीयेटली फैसला कर दे ग्रौर जो कुछ जुर्माना या सजा देना है वह ग्रान दि स्पोट कर दे ताकि लोगों को ज्यादा परेशानी न हो।

इसके ग्रलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि जो लोग बिना टिकट यात्रियों को पकडते हैं ग्रौर उनसे काफी रुपया वसूल करते है, उनको भी कुछ इनाम दिया जाना चाहिए। ग्रभी एक इंजीनियर को टूरिस्ट पार्टी को एक टिकट कलेक्टर ने पकडा ग्रौर उन से उसने 2800 रुपये वसूल किये, लेकिन किसी ने उसको इस काम के लिये कोई सर्टिफिकेट नहीं दिया। मेरा सुझाव है कि ऐसे लोगों को तरक्की देनी चाहिए ग्रौर इनाम भी देना चाहिए जैसे कि ग्रौर विभागों में दिया जाता है, जिससे विभाग के कर्मचारियों का हौसला बढे ग्रौर वे ग्रच्छा काम करें।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को एक ग्रच्छा बजट लाने के लिये धन्यवाद देता हूं।

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): Mr. Deputy-Speaker, Sir, Pandit Kamalpati Tripathi, obviously looks a very happy man, because unlike his several distinguished predecessors, he has not only brought the railways out of tunnel, but he is able to see quite some distance outside that tunnel having crossed through successfully in the last two years or so Therefore very legitimately, he spoke of several magnificent achievements, during the limited period of 8—10 months or one year, while reviewing the progress of the Railways in his speech last week.

Sir, his sense of pride and achievement to an extent is legitimate, and I say it was very evident in his speech. I must compliment and commend the Railway Minister's and the Government's attitude of pragmatism and practical sense in dealing with the vast problems of both running the railways and improving in terms of operational efficiency and in terms of enhancing its services to the rapidly increasing number of computers in our country. Having said that, I must then immediately strike a note of warning, not that the Minister and Government are *completely unaware* of it, but perhaps sometimes out of sheer enthusiasm that aspect of the matter may be lost sight of. When I say that the Railway Minister and the Government have brought the railways out of the tunnel and the entire country, in that respect, surely there is a scope for considerable im-

provement in terms of making the railways really, a commercially feasible and good enterprise, and at the same time, making the railways function as a public utility service and welfare corporation. Therefore, I feel that the warning is to be given that there is no scope as yet for robust optimism and certainly not any scope for complanency in regard to railway's finances and the railway's operational system. Much needs to be improved; much needs to be strengthened and much needs to be planned imaginatively and implemented efficiently in terms of the entire working of the Indian Railways.

The Indian railway finances over a period of past one decade and more have shown a number of inherent imbalance. The sooner the Minister and the Government try to set right these imbalances in the railway finances, the better it will be for the railways and also for the entire economy. I feel that the railway finances need to be put on a sound footing and the operational performance needs to be improved considerably. The operational efficiency also needs to be improved much more than what has been achieved so far.

Several hon. Members, particularly from the Congress Benches, spoke in glowing terms about punctuality of trains. I am all happy if the trains have become punctual. We must be punctual in all our doings and things in public life also. But merely because the trains run punctually, it does not mean that the Railways are doing a satisfactory job You may be punctual but you may be punctual at a slow speed. How does it help? If you run trains at a speed which is commensurate with the rolling stock, engines, etc., commensurate with the needs of a particular busy area where the speed matters, then only you can say that the punctuality has an added advantage. Then alone you can talk about punctuality of trains in terms of an achievement.

When I talk of railway finances, I would like to give you only one instance. This is about wagon utilisation. The Reserve Bank of India Bulletin in its November, 1975, issue has made a special analytical study of the finances of the Railways mainly during the Fourth Plan period. In that study, this is what it has to say. I quote from one of the articles based on the study:

> "According to the Study, one of the measures aimed at improving the Railway finances would be through better operating efficiency. The Railways' operating efficiency in respect of wagon-utilisation during the entire Fourth Plan was lower than in 1960-61. The average utilisation of a wagon per day in 1973-74 was 67.3 kms. as compared to 76.9 kms. in 1960-61 and was much lower compared to countries like Japan (96 km.) and the Canadian Pacific Railways (89 km.). The Study has further revealed that the average wagon kms. did not show any increase during the last fourteen years despite dieselisation and electrification of several routes and the introduction of various operating innovations."

Therefore, my point is that we must go into the question of railway finances more carefully. Of course, he has not added to the fares. And yet, very wisely, he has tried to increase the freight thereby covering the deficit and bringing in a small surplus of Rs. 9 crores for which we are grateful. But I do not understand why a Railway Minister, particularly from 1976-77 onwards, should think only in terms of a small surplus. Why cannot he give us a much greater dividend in terms of profitability and better service to the commuters?

Having said that, I would like to say a word about the need for an intelligent and proper coordination in movement of traffic, both of goods and passengers. There is no proper coordination between the rail, road, canal and sea transport system in our

[Shri P. G. Mavalankar.]

country. I want the Minister to have an overall transport planning. It is now much more necessary than before.

He has not increased the fares. So far so good. But what about the necessity for increase in terms of benefits and amenities to passengers, particularly those who are travelling by the Second Class, the erstwhile Third Class? By converting Third Class into Second Class, you do not make them feel satisfied unless you give them more amenities. One feels very sad when thousands—I will not say, millions or lakhs—of one's countrymen have to travel by Second Class, very crowded, without any cleanliness, without any sanitation, no fans, no proper catering arrangements and all that. Many of them who go on longer journeys are deprived of the reserved sitting accommodation and, for night journeys, are deprived of proper sleeping accommodation. For example, why not start a janta-bed facility, which you have started on the southern railways as far back as in May, 1972, for the entire country? I believe, this facility has been given to two Express trains on the southern railways. Why not a similar facility be given to Second Class passengers in the entire country? The trains are still over-crowded; they are still running slow; the catering is still poor.

These are the aspects on which I want attention to be devoted, so that much more can be done in this regard.

Finally, I don't want to say more about accidents, but I want to invite attention to the three recent accidents which took place—very ghastly accidents—on the suburban trains in Bombay. Mr. Qureshi himself went there, but I want him to find out how these accidents—three or more in a row, took place in quick succession in a matter of ten days or so.

About the question of un-manned gates, the Minister knows that out of about 37,000 level crossings, there are as many as 22,000 crossings still unmanned They are the cause of many accidents and I hope the Minister will look into this.

Finally, about new railway lines, the Minister has advanced the argument that there is no finance. The Bhavnagar Tarapur Railway line in Gujarat the Kapadwanj-Modasa line in the Sabarkantha district of Gujarat and the Konkan railway line in Maharashtra about which my friend talked a little while ago, are in important areas where new railway lines are quickly needed. He has given Rs. 6 crores for the Veerangaon-Okha broad-guage. On that basis, if he gives Rs. 5 crores every year, this broad-guage will never be completed in good time and, at this rate, the Veeramgaon-Okha line will take easily five to eight years more and it will be difficult for the people to wait that long. I would like him to give an additional budget allotments for these things also.

Now, may I say a word about individual trains? Some previous speakers talked about some of them One such train is called the Sabarmati Express. It goes from Ahmedabad to Varanasi and although it is called the Sabarmati *Express* it takes 40 to 50 hours for the journey! I think you should call it a Slow Passenger Train instead of calling it an Express. If you had called it the Sabarmati Slow Passenger Train, I would have had nothing to say but if you call it the Sabarmati Express, it should not take that much time.

So, these are some of my suggestions

I want to end by saying that the Railways, being a national organisation, should fulfil certain social obligations and the citizens should also participate by contributing their mite towards developing the national railways. The Railways have opened a

new chapter: let us all do our best—both the Government and the citizens—to make them an advanced and efficient public organisation of the world.

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, 20 सूत्री कार्यक्रम का अगर किसी पर जादुई असर हुआ है तो वह रेल के इंजनों पर हुआ है, क्योंकि अब वह ठीक समय पर आकर खड़े हो जाते हैं। लेकिन एक बात है कि रेलवे में हमारी 50 अरब 50 करोड़ और 3 लाख की पूंजी लगती है, अगर इसके 16 लाख कर्मचारी देशभक्त बन जायें, ईमानदारी से काम करें, तो हिन्दुस्तान के लोगों को शिकायतें नहीं होतीं, पिछले साल रेलवे में कम से कम 3 करोड़ की चोरी न होती और 14 करोड़ का कम्पेंसेशन न देना पड़ता। मैं कहना चाहता हूं कि आज भी 6 लाख 90 हजार 679 केस पेंडिंग हैं। मैं रेल कर्मचारियों की तारीफ करते हुए प्रार्थना करना चाहता हूं कि उनको 2 करोड़ अरब की ज्यादा पूंजी, एमिनिटीज और दीजिये। यह देने के लिये हिन्दुस्तान के रहने वाले तैयार हैं। अगर उन्होंने निर्णय कर लिया कि देश को आगे बढ़ाना है तो आज देश आगे बढ़ सकता है। रेलों के कारण देश के एक कोने से दूसरे कोने में एकता कायम की जा सकती है।

मैं बहुत बड़ी बड़ी बातें कहना चाहता हूं लेकिन समय बहुत थोड़ा है, इसलिये संक्षेप में ही अपनी बातें कहूंगा। मुझे बड़ा दुःख है हमें इस बात को सोचना चाहिये कि हमारी दौलत कहां जाती है। मैं पंडित जी के ध्यान में कुछ बातें लाना चाहूंगा।

6 लाख रुपये की कीमत के कम्प्यूटर न खरीद कर रेलवेज ने कम्प्यूटर किराये पर लिये और उन पर 50.17 लाख रुपये खर्च कर दिये। इस बारे में हमारी कमेटी ने बहुत जोरों से रिमार्क लिखा है :

"It is now absolutely necessary that it should be examined how the Railways entered into such dubious transaction with the firm and that, on the basis of the findings, appropriate action should be taken against all the persons involved."

मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे को किस प्रकार नुकसान हो रहा है। रेलवे में जो कोयला आता है, उसमें कितना नुकसान होता है?

"Therefore, the total loss would have been approximately Rs. 3.43 crores annually."

"It is deplorable that even after nationalisation of the coalmines, the position, far from improving, has deteriorated."

It said that it had gone worse.

"After nationalisation, the percentage of wagons found to contain inferior coal on visual inspection was 5 7 as against 2.5 per cent for the corresponding period in 1972 before nationalisation. Thus, there has been a 128 per cent increase in the inferior supply."

They have further said:

"It is difficult to believe that the Railway Board could have been so unmindful of its duties . . ." and so on and so forth."

अब मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड कैसे काम कर रहा है।

"The Committee are also unhappy to note that 28,000 tonnes of steel billets imported on an urgency basis and which were received in India by March, 1971, have not yet been fully utilised. As at the end of February, 1974, 4,500 tonnes of billets were awaiting disposal. The Committee cannot but deprecate the locking up of resources in this manner."

The Railway Board was condemned; every action was condemned.

[श्री मूलचन्द डागा]

कम्पेन्सेशन के बारे में कहा गया है :

"It is further seen that, out of 383 cases involving total claims of contractors amounting to Rs. 802.10 lakhs referred to arbitration during the period from 1968-69 to 1970-71, the Railways had to pay Rs. 8.20 lakhs."

Still, the cases to be settled are in thousands.

मैं कोई रेलवे लाइन नहीं मांगता हूं। लेकिन जब से मैं पार्लियामेंट मे आया हूं, मैंने कहा है कि मंत्री महोदय एक दफा राजस्थान का दौरा कर लें। सैंदड़ा में ट्रेन केवल दो मिनट के लिए रुकती है, जब कि नानाबेडा में वह खड़ी ही नही होती है। मैं चाहता हूं कि वहां ट्रेन के रुकने का टाइम बढ़ा दिया जाये, ताकि जो आदिवासी और भील आदि अहमदाबाद में काम करते है, वे आ जा सकें।

अहमदाबाद-दिल्ली रेलवे लाइन को ब्राडगेज बनाने के बारे में बारह साल से कहा जा रहा है कि वह अंडर कनसिडिरेशन है।

क्या अच्छे अच्छे उत्तर आए हैं। मैं निवेदन करूंगा कि अहमदाबाद से दिल्ली तक मीटर गेज को ब्राड गेज में कन्वर्ट करने के लिए कितने सजेशंस हैं? बाकी जो बाते है उनको मैं लिख कर आपको पेश करूंगा।

SHRI DHAMANKAR (Bhiwandi): Sir, during the Emergency, the Railways, especially the Minister and his colleagues have done very well. They have introduced economy, efficiency and punctuality in the system. They have successfully minimised the corruption to a great extent, but still there is scope for enforcing more economy and for utilising the present assets to the maximum extent. If the railway wagons, tracks and engines are utilized to the maximum, it would help increasing the finances and actual economy. The Reserve Bank Bulletin 1975 has said that the wagon utilization in this country is the least; it is 67 kilometers per day, while in Canada it is 76 and in Japan it is 89 kilometers per day. Wagons at stations, marshalling yards and workshop continue to stay for days together. If they are utilised properly and to the maximum extent, economy will still improve.

No doubt, the corruption has been minimised, but at certain points it still exists, especially at the allotment of wagons point. Wagon allotment for grass or salt is very difficult. No wagon moves unless it is greased with some illegal gratification. This needs to be looked into.

There is unhealthy competition between roadways and railways and this has to be avoided. This can be done by enlarging the container service, the home delivery service, which is very useful. If you enter into collaboration with private agencies and enlarge this service, this unhealthy competition can be avoided and the finances can be increased

There has been a demand for new stations, especially in the industrial ocmplex in Nasik, Poona and Bombay. All this area is fast developing industrially. People have to go to the factories and for long distances there are no stations. If they demand a station, the routine, stereo-typed reply of the Railways is that this is not viable, or economically not feasible. If the conditions have improved, the Railway Board should review the position again and sce that more stations are given to this area, where industries are growing fast.

On the Diva Basin Railway line, the work is rather slow, it should be expedited. Some three years back, I had suggested that while constructing bridges over the creeks on these lines, the width of the railway bridge should be increased by four feet to be utilised as foot-path for the villagers to

cross the creek, because it is not possible for the State Government to construct bridges on these big creeks. If the width is increased by four feet, I think that would serve the communication needs of that area. The Railways had agreed and I think, when the bridges are under construction, this should be looked into.

There should be more shuttle service, more local suburban trains, between Virar and Dahanu. For years, this problem has been pending. There were discussions with the MLAs and M.Ps. of the area once upon a time and it was said that after the electrification is completed between Virar and Dahanu, this project will be considered. Now it is more than a year that the project of electrification is completed. I would request the Railway Minister to start the shuttle service between Virar and Dahanu. It is all agricultural area, fruit growing area and the fruit has to reach Bombay market as early as possible. If shuttle service is introduced, that would be a big gift to that area.

There should be more local trains, especially between Kasara to Kalyan and Bombay. A worker who has to reach at his work at 7 o'clock or 8 o'clock in the factory has to start from Kasara at 4 o'clock because there is no local train after 4 o'clock. He reaches there at 6 o'clock and wait at the factory gate for more than an hour. For back journey, he reaches his home at 10 o'clock. There is no suitable train before that. The timings should be looked into and adjusted properly.

A lot of work on the over-bridges is still pending. Some work is at the stage level. What is happening is this The earth work is being washed away every year and the expenditure is increasing day by day. If these bridges are completed, that will increase the speed of communication and help that area.

There are very few local suburban trains between Lonavala and Poona. That area is an industrial complex and is growing fast. More trains should be introduced on that line.

Now, Mathera is a hill station which is being developed by Maharashtra Government on a very big scale. Though the rates are six times higher, still tourists prefer to go there as it is the nearest hill station for Bombay. But student concession is refused. I had discussions with the General Manager and he told me that he has recommended to the Railway Board and I request that this should be accepted. I have said that during the peak adason there should be no concession but during January—March when the trains run practically empty as there are no permanent residents in Matheran, the students should be given concessional rates so that they can advantage of it and go to the hill station.

16.56 hrs.

[SHRI C. M. STEPHEN *in the Chair*]

Similarly, the staff at Matheran have to maintain a double establishment because Matheran is a costly hill station So they have to maintain their family somewhere for the education of the children. But they are not given any allowance on the ground that the height of the hill station is not that as is required under the schedule I think height should not be the consideration. The criteria should be the living conditions of that area This should also be looked into.

About the Panchavati Express, Mr. Pege wanted that it should be run daily. I also support him. It should be run daily and it should reach Bombay at 10.30 in the morning so that the business and industrial people can complete their business, reach the station by 5 or 6 p.m. and get back to Manmad by 10 p.m. So the

[Shri Dhamankar]

timing of the Panchavati Express should be suitably adjusted.

The suburban trains are fast increasing. The ghastly accident at Matunga has created a sense of unsafety in the minds of the travelling public. In that accident some 10 or 12 people died. After that there were three small accidents but fortunately, there were no casualties, but the sense of safety is being diminished. I would request the hon. Minister to see that proper safety measures are taken.

Ticketless travelling has also to be checked. At some stations the parties are there but at some other stations there are no parties. Still pilferage and ticketless travel is continuing.

With these few words and few suggestions, I thank you for giving me an apportunity to speak.

श्री राम हेड़ाऊ (रामटेक) : सभापति महोदय, मैं त्रिपाठी जी को बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने जब से रेल का कार्यभार सम्भाला हैं रेलवे की सभी शाखाओं में उत्तरोत्तर प्रगति नजर आ रही है। इस बजट के द्वारा उन्होंने बुद्धिमानी का परिचय दिया है कि परम्परा से जो घाटे का बजट हुआ करता था उसको सरप्लस में बदल दिया गया है। उन्होंने रेलवे का किराया भी नही बढ़ाया, जनसाधारण के पारिवारिक बजट पर अतिरिक्त बोझ भी नही पड़ने दिया और इतना ही नही, आर्थिक दृष्टि से रेलवे के आत्मनिर्भर बनने का संकल्प भी उन्होंने जाहिर किया है। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित पदों के कोटे में जो कमी है उसको पूरा करने का भी कार्यक्रम उन्होने इस बजट में पेश किया है। मैंने देखा है कि अनुसूचित जाति का जो कोटा है वह कोटा तो पूरा नहीं किया जाता, यहां तक कि एक फीसदी भी अनुसूचित जनजाति के लोगों को वहां नियुक्त नही किया गया, उनके कई स्थान रिक्त हैं। यह बात समझ में नहीं आती कि इस देश में करीब दस करोड़ अनुसूचित जाति के लोग रहते हैं और जब हरिजनों को सुविधायें दी गई उसी समय आदिवासियों की सुविधायें रोक ली गई। एरिया बंधन जो है वह हरिजनों के लिए नहीं लगाया गया है लेकिन आदिवासियों के लिए लगा दिया गया जिसके कारण आज 27 साल में हम देखते हैं कि आदिवासियों की कोई प्रगति नही हुई। आदिवासी वही के वहीं रहे, उनका उत्थान नही हुआ। बाबासाहब श्री अम्बेडकर एक मान्य विद्वान थे, द्रष्टा थे, मेरी समझ मे यह बात नहीं आती कि हरिजनों के लिए उन्होंने एरिया का बन्धन नही लगाया लेकिन आदिवासियों पर एरिया का बन्धन लगा कर आदिवासियों के विकास मे एक प्रकार की बाधा क्यो डाली गई है। मैं मन्त्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि सिर्फ आदिवासियो के रिक्त स्थान भरने की बात कहने से काम चलने वाला नही है, इसमें जो प्रतिरिक्त अड़चन है, दिक्कत है, उसे दूर करना पड़ेगा। आदिवासियों के लिए एरिया का बन्धन हटा देना बहुत जरुरी है। जब तक एरिया का बन्धन नही हटेगा, तब तक आप उन के कोटे को पूरा नही कर सकेंगे। इस सम्बन्ध मे जो भी बिल लाना आवश्यक है, सम्बन्धित मंत्री महोदय को वह बिल तुरन्त लाना चाहिए।

17.00 hrs.

इस सम्बन्ध मे त्रिपाठी जी से मैं यह अनुरोध करूंगा —मैंने पहले भी उन से निवेदन किया था कि आप भी कुछ हाथ बटाइये, एरिया का बन्धन जो आदिवासियों के लिए है, उस को हटा दीजिए। यह बन्धन हटाए बिना कोटा पूरा करने के लिए आदिवासियों के लोग नही मिलेंगे।

हथकर्घा उद्योग के बारे में मैं दो शब्द कहना चाहता हूं। हथकर्घा से जो

माल उत्पादित होता है उसको ढोने के लिए रेलवे द्वारा सुविधाएं देना बहुत जरूरी है। हथकर्घे का कपड़ा सस्ता पड़ना चाहिए, इस लिए रेलवे का जो भाड़ा है, वह हथकर्घा माल के लिए कम से कम 50 फीसदी कम कर दिया जाना चाहिए। यदि यह सुविधा त्रिपाठी जी दे देते हैं तो इससे बीस सूत्री कार्यक्रम में जो हथकर्घे का स्थान है, वह उचित स्थान उस को मिल जाएगा।

सभी सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्रों के बारे में कहा है — लेकिन साधनों के भारी दबाव को देखते हुए किसी नई रेलवे लाइन को बजट मे शामिल करना सम्भव नही है—यह बात त्रिपाठी जी ने अपने भाषण में बतलाई है। लेकिन ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। जो अविकसित प्रदेश हैं उन का विकास होना बहुत जरूरी है। आज हम देखते हैं कि देश के कुछ विशिष्ट विभाग है, विकास के मामले में हमेशा उन्ही की ओर ध्यान दिया जाता है, लेकिन अविकसित क्षेत्रो के विकास की उपेक्षा की जा रही है। संतुलित विकास यदि करना है तो वहा नई लाईनों का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। इसके लिए मैं कहना चाहता हूं —भण्डारा रेलवे स्टेशन का निर्माण शीघ्र किया जाए। वहा रेलवे लाइन बन गई है, डिफेन्स की गाडियां चलती है, पैसेन्जर ट्रेन्ज भी शीघ्र चलाई जाए।

रामटेक से जबलपुर के लिए बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिए। इस लाइन का निर्माण होने से मध्य भारत तथा उत्तर भारत एक दूसरे से रेल द्वारा जुड जाऐगे।

तीसरा सुझाव —नरखेड़ से अमरावती तक की रेल लाइन का सर्वे कराया जाए। इसकी उपेक्षा न की जाए। इस सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय को पत्र भी लिखा था, उन्होंने उत्तर दिया है कि इसपर 7 करोड़ रुपया खर्च होगा, जो अभी सम्भव नहीं है। मैं चाहता हूं कि इस पर अगली पंच वर्षीय योजना में विचार किया जाए, क्योंकि इस लाइन के लिए जनता की बहुत ज्यादा मांग है।

काटोल मे वर्धा रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करने की कृपा करें।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी (निजामाबाद): मैं पं० कमलापति त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूं, उन्होंने बहुत अच्छा बजट पेश किया है। यह दस साल मे पहला मौका है जब कि रेलवे का बजट डैफिसिट बजट नही है, एक सरप्लस बजट है, पैसेन्जर्स के किराया में कोई बढोतरी नही हुई है, सिर्फ फ्रेट-ट्रैफिक मे थोड़ा पैसा बढाया गया है, लेकिन वह भी ज्यादा नही है।

हमारे बहुत से सदस्यों ने रेलवे बोर्ड और रेलवे मत्रालय दोनों को अलग अलग मान कर भाषण दिया है, यह गलत है क्योंकि रेल मत्रालय के साथ ही रेलवे बोर्ड जुडा हुआ है। जैसा सवार होता है, वैसा घोडा चलता है। पंडित जी ने अपनी जवानी मे जब आजादी की लड़ाई लड रहे थे, तब उन्होने कोई घोडा नही चलाया था, लेकिन आज वह रेलवे का घोडा चला रहे है और वह खूब जोर से चल रहा है। पिछले दिनों रेलवे डिरेल हो गई थी, लेकिन अब वह लाइन पर आ गई है।

पंडित जी कभी डाक्टर रहे हो या न रहे हों, लेकिन रेलवे की नबज को आपने ठीक से चैक किया है और उसका स्वास्थ्य भी ठीक कर दिया है। उन्होंने कर्मचारियों का भी ख्याल रखा है, 111 करोड़ रू० महंगाई भत्ते के रूप में दिया है।

[श्री एम० राम गोपाल रेड्डी]

अब रेल कर्मचारियो को मैनेजमैन्ट से कोई शिकायत नही होनी चाहिए। उन्हें चाहिए कि वह एफिशियेंशी से काम करे। अगर रेल के चलाने मे 1 परसेंट एफिशियेंसी बढे, या चोरियो में 2, 3 परसेंट की कमी हो तो 100 करोड रूपए की कमाई रेलवे को हो सकती है। रियपेर्स और मोर्डनाईजेशन के वास्ते पैसा रखा गया है, लेकिन नई रेल लाइनो के लिए पैसा नही है। इस लिए रेल कर्मचारियो को मेहनत से काम करना चाहिए। जिसमे पैसा बचा कर नई रेल लाइने बनायी जा सके। अगर अब वह ठीक से काम नही करेगे तो देश इसको बर्दाशत नही करेगा। 3000 करोड के इन्वेस्टमेंट पर अगर 10 परसेंट इटरैस्ट लगाया जाए ता रेलवे को हर साल जनरल रेवेन्यू मे 300 करोड रु० देना चाहिए, और पैसन्जर्स के वास्ते सुविधाए होनी चाहिए। यह सब होने के बाद अगर पैसा बचे तो वह कर्मचारियो को लेना चाहिए। कहने का मतलब यह है कि कर्मचारियो का रेल के फाइनेंसेज पर थर्ड चार्ज हाना चाहिए न कि पहला चार्ज।

इजीनियरिंग गुड्स मे हम काफी आगे बढे हुए है इसलिए हमे वैगन्स एक्सपोर्ट करना चाहिए। पुर्जों को एक्सपोर्ट करना चाहिए। और बाहर मुल्को मे कम्पीटीशन मे हम को सही उतरना चाहिए। इस काम के लिए अगर मत्री जी को डफिसिट बजट भी पेश करना पडे तो जरुर करना चाहिए। ताकि हम वर्ल्ड रेल मच पर एक एक्सपोर्ट देश का स्थान हासिल कर सके। अरब देश जो आज हम से नो हाऊ, कल पुर्जे और वैगन्स ले रहा है उसको और बढाना चाहिए जिससे काफी विदेशी मुद्रा अर्न कर सकें। मुझे उम्मीद है कि त्रिपाठी जी के जमाने मे सब कुछ हो जाएगा और दुनिया वाले हमारी रेलवे अच्छी तरह से समझेंगे। हमको अच्छी क्वालिटी के इजन और डिब्बे बाहर भेजने चाहिए। जिस से विदेशी मुद्रा मिले। इन शब्दो के साथ मैं मत्री जी को बधाई देना चाहता हू।

1708 hrs

BUSINESS OF THE HOUSE

MR CHAIRMAN The Minister of Parliamentary Affairs has an announcement to make

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K RAGHU RAMAIAH) Sir I have an announcement to make This afternoon, there was a meeting with the Leaders of the Opposition and the Speaker was also apprised of it and he approved of it In order to cope with the rush of business before the House, the proposal is that we do not have lunch hour from tomorrow until the session is over

The Speaker has agreed that the lunch hour will be dispensed with. I hope everybody agrees with this

MR CHAIRMAN I take it that the House agrees with this Several Hon. Members Yes

MR CHAIRMAN Now, the hon. Minister Shri Qureshi

17.09 hrs

RAILWAY BUDGET, 1976-77—GENERAL DISCUSSION—*contd*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD SHAFI QURESHI) Mr Chairman Sir, I take this opportunity of congratulating the Members who have really spoken very good words about the functioning of the Railways and I was surprised to find even the stronger critics of the Government sitting on the other side being appreciative of the operational functioning of the Indian railways The Railway Minister will be replying to the debate tomorrow So, the main brunt of reply would be on him I have been directed by him to take up specific matters which have been raised by the hon Members and give a reply to these specific questions

I would briefly deal with the post-emergency operational performance of the railways Some of the hon Members have stated that despite all-round improvement in the Indian railways they still find there is shortage of wagons on the Indian railways The figures that are available with me show that as against the outstanding registrations on broad-gauge to the tune of 1 08 000 today the outstanding registrations are only 5,000 wagons Same is the case with metregauge Whereas the outstanding registrations were of the order of 2 lakh today there are 10,000 outstanding registrations only

The loading targets and the performance has been revealed in the Budget and I am very happy to inform the House that some records have been created by the railways after the emergency was declared One of the very bright features of the operational performance of the railways has been record loading of coal and general loading on the railways We have crossed 10,000 mark of wagon loading in coal and we hope to achieve still greater heights I am sure the tempo and the efficiency which has been achieved by the railways today will not stand on the plateau but will go up and improve the functioning of the Indian railways There is sufficient stock of coal built up with power houses, etc This is very useful to the industry as such because we feel that the new tempo which is developing in the country with the production picking up the raw-materials aspect with which the railways are concerned with there is nothing to worry We have wagons available for the asking That does not mean that the wagons are idle It only means we have got the whole stock in good fettle Something more needs to be done and with the prevailing atmosphere we will be able to further improve the efficiency of the rolling stock Ultimately it is only with the optimum use of the rolling stock that our productivity and production will go up and steps have been taken and more drastic steps are being taken to improve the situation

As regards the other social evils associated with the railways before the emergency steps taken after the emergency have shown considerable results The menace of chain pulling which had taken big proportions has got largely reduced There were more than three and a half lakh chain pulling incidents in a year earlier and now it has come down to 5,000 which is a very remarkable achievement I have already given information to the House about the drive against ticketless travelling We have so far apprehended about 13 lakh ticketless travellers and one and a half lakh more of them have been prosecuted A substantial amount has been recovered from them as fines and excess fare charges Amount realised from ticketless travellers is around Rs 2 crores

There are two aspects—one reformatory and the other to provide more

[Shri Mohd. Shafi Qureshi]

amenities to the passengers. We have been providing more amenities to our passengers. Earlier a sum of Rs. 4 crores was earmarked to provide amenities to passengers and we are trying to keep up the tempo of amenities and as has been suggested by the Minister we will provide medical stalls at various stations. We will provide cold drinking water to the travelling public. All these measures will be taken up with greater vigour to provide more facilities to the travelling public.

I will now come to the individual matters which have been raised by individual Members.

First is by Shri S. A. Kader. He raised the point that the railways are making huge purchases—worth about Rs. 5 crores—and there is no system laid down and no steps taken to economise on this particular front.

Purchases of stores on the railways are made only for quantities required to meet the needs of departments for repairs, maintenance and construction. The quantities assessed for purchase are examined critically with reference to the past consumption and future requirements by the stores officers concerned and, where necessary, assistance of the user departmental officer is also taken before actual purchases are effected. Demands of high value are vetted by Associated Finance before initiating purchase action. After the purchase orders are placed, periodical reviews are also conducted by the stores officers at appropriate level to consider whether any reduction or rescheduling of quantities or order is warranted commensurate with the latest assessment of requirements, and necessary action is taken accordingly. Maximum economy in purchase of stores is always aimed and impressed upon railways from time to time.

The other point he raised was about the production units. He was worried about the production units, as to what is happening to production as against installed capacity in our three production units. The ICF has a production capacity of 750 coaches a year, DLW can manufacture 120 diesel locomotives and CLW 66 electric and 50 diesel locomotives in a year. They have been producing less than the rated capacity —we have to admit this—mainly because of constraint of resources as a result of which the Planning Commission could not provide adequate funds for these production units. Even then, in 1975-76, ICF is expected to produce 506 coaches including 9 coaches for export Some hon. Members had said that they should now try to diversify, if we are unable to use the entire capacity for our own use, for export purposes. An effort is being made and DLW will produce about 66 diesel locomotives, 12 heavy duty diesel shunters for steel plants and 6 locos for export. The CLW will produce 54 electric locomotives and 27 diesel locos.

I do not think conversion of these production units into autonomous corporations will enable them to utilise their capacity more fully or help the export drive Each of these production units is a captive plant of the railways and its entire production is meant primarily for the railways. Again they not only produce complete rolling stock but also spare parts for the railways, apart from undertaking special rehabilitation work. They also depend on the Research and Design Organisation for designing and testing facilities. It is, therefore, necessary that they should continue to be an integral part of the railways. Conversion of these departmental units into autonomous corporations will not only affect co-ordination between railways and the production units but also increase prices of the products which will be disadvantageous to the railways since as autonomous units, they will have to be profit-oriented and the pricing policy will have to be accordingly moulded.

As regards exports, I may inform the House that even now the three

production units are undertaking export orders channelised through the Projects and Equipment Corporation set up specially for this purpose.

Shri Indrajit Gupta is here, he raised the point that we are having a sort of different policy with regard to trade unions. I wish to make it very clear to him that it was only on the receipt of the list of office-bearers signed by Shri Roy Chowdhury that the S. Eastern Railway Administration took the decision to accept that list and recognise this Union. But subsequently the case was taken to the court and the matter is *sub judice*. It was possibly at that time that Shri Gupta told me about this happening. At the time, we decided that we shall give recognition neither to the one nor to the other union, but shall await adjudication by the court.

SHRI INDRAJIT GUPTA: There are no two unions. there is only one union.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I mean the office-bearers. The latest information from the S. E. Railway is that, based on the legal advice they have obtained, they are giving facility to the Biswas group. This is because the injunction has been vacated. The court has vacated the injunction and recognition has been given to the other group. This is the policy as it stands today. This is the information I have received today.

SHRI INDRAJIT GUPTA: So this is your policy now—to give recognition to that group? Whatever consequences follow, you will be responsible.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: It is not a question of consequences.

SHRI INDRAJIT GUPTA: Yes.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The question is that the parties had gone to court and got the matter adjudicated. The court has given a decision. We are bound by it.

SHRI INDRAJIT GUPTA: The court has not given a decision. It is an injunction, a temporary restraint order. Biswas has gone in appeal to the higher court. So a stay order has been given and it is coming up for hearing. on 18th March. That was not the main hearing of the case at all.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: If there is a dispute between two lists of office-bearers, it is a matter between two groups and it has to be sorted out by them.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): You are in great hurry over the court order in this case. What about the Northeastern Railway?

SHRI INDRAJIT GUPTA: In a dispute between two groups, why should you interfere and take sides?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: We are not interfering. The general secretary, Roy Chaudhuri, submitted a list to the railways.

SHRI INDRAJIT GUPTA: He said long ago that it was complete forgery, why should he submit a list against himself? Does anybody submit a list against himself?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: In any case, if there is a dispute, it is for them to settle. The doors of the courts are open to get the matter adjudicated and we shall go only by the rules of procedure prevalent in the railways today.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: Only on this railway?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: On all the railways.

SHRI INDRAJIT GUPTA: Why do you interfere in the dispute?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am a concerned party in this. I am not interfering, I am accepting a particular situation which has arisen because the office-bearers have been changed and a list has been submitted.

SHRI INDRAJIT GUPTA: The office-bearers have not been changed. That is the dispute. Let it be settled in the court; who are the office-bearers?

SHRI P. M. SAYEED (Laccadive, Minicoy and Amindivi Islands): Till then?

SHRI INDRAJIT GUPTA: Till then neither should be recognised? Are you, Mr. Sayeed, one of the persons brought in as an honorary member? You seem to be very keen about it. I have seen a large list of Congress M.Ps.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: If a proper representation is made to the Ministry by the concerned group, the matter can be looked into. We do not have a closed or prejudiced mind against any group and if a representation is made to the railways to look into the matter, we shall look into the matter afresh.... (*Interruptions*).

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: In the North-eastern railway you are recognising a group that has been rejected by the Registrar.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am talking about a situation where there is a dispute between two groups; that is this union. Not of all the unions.

SHRI INDRAJIT GUPTA· You are recognising there an unrecognised union.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Shrimati Parvathi Krishan referred to an increase in the number of failure of engines under 'failure of railway equipment' from 3896 in 1972-73 to 4815 and 6757 during 1973-74 and 1974-75. It has been explained in the review. I am happy that she has been doing some good homework. ..(*Interruptions*)

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I know what home work you do.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: It has been explained in the review that from 1972-73 onwards time failures of diesel and electric locomotives have also been accounted for as accidents even in those cases which resulted in delay to a train for 30 minutes or more as against 60 minutes or more in earlier years. This change was as a result of one of the recommendations of the Wanchoo Committee. She also raised another point about retirement. As part of government's policy to weed out those who have become inefficient or whose integrity is doubtful, the record of service of class III and class IV staff who have attained the age of 55 years or who have completed thirty years of service is reviewed on the zonal railways by a Committee of officers. Only such of those whose record of service shows that eithr they are inefficient or their integrity is doubtful are compulsorily retired. Such persons have the right of appeal to higher authorities and those appeals are carefully gone into.

Shri Samar Mukherjee is not here now. He raised the point about certain casual labourers who had attained temporary status—I have stated the position earlier also in this House—and who after May 1974 strike were discharged under rule 149. In all cases where the High Courts have given judgements in their favour, the railways have taken them back. The cases of those who have not gone to the court are under examination.

During the May 1974 strike, about 24,500 casual labourers did not turn up for work. Casual labourers are engaged for seasonal and intermittent work depending upon the Railway's actual requirements. About 19,500 of such casual labourers have been taken back. Taking back the rest will depend upon the needs of the work and the resources position from time to time.

I have assured the House that as and when the works are taken up, all those retrenched casual labourers will be taken back on those jobs.

Now, Shrimati Parvathi Krishnan referred to the introduction of a Tea Express from Coimbatore to Cochin in lieu of another passenger train inconveniencing students etc. These trains are new trains introduced from 1-11-1975 which run as fast overnight passenger trains connecting Mettupalayam/Coimbatore and Cochin. They are not in lieu of any other passenger train running before. (*Interruptions*).

Then, during the discussions on the Railway Budget Shri S. N Sinha, commented on the increase in the turnround of wagons from 11.2 (BG) and 7 2 (MG) days in 1960-61 to 14 6 and 12 0 days respectively in 1974-75. In this connection, Shri Sinha also mentioned that the net tonne km. per tonne of wagon capacity on B G. in 1974-75 was less as compared to 1960-61 Sir, wagon turnround represents the time interval between two successive wagon loadings It not only depends on the efficiency with which the wagons are moved but also on the efficient loading/unloading of wagons and the average lead of traffic The increase in turnround of wagons in 1974-75 over 1965-66 has been largely due to the increase in the average lead of traffic which was 576 kms in 1965-66 and was 686 kms in 1974 75, representing an increase of over 20 The average lead of 686 kms in 1974-75 is an all-time record.

A further factor which has contributed to increase in the turnround of wagons is the progressive increase in the number of special type wagons like bogie wagons, tank wagons etc which are required to carry certain specified commodities only and for which traffic in the return direction is not always available The utilisation of such special stock inevitably involves a certain amount of empty running from the unloading points back to the loading points which reflects on the overall turnround of wagons statistically. There has also been a progressive increase in the number of wagons which were handled at the steel plants and the Ports, which are allowed a higher free time causing high detention to wagons, thereby increasing the time interval between successive loadings and ultimately the turnround of wagons. The turnround of wagons in the last few years was also affected due to a series of political agitations, bundhs, strikes, staff agitations like 'work to rule', 'work to designation' etc.

After the calling off of the All-India strike by railwaymen in May 1974, and improvement in law and order situation, there has been a progressive improvement in railway operations This improving trend has received a further fillip after the declaration of the Emergency in June 1975. The wagon turnround has progressively improved I will now give the figures for 1973 74 and 1974-75.

	BG	MG
1973-74	15.0	12 5
1974-75	14 6	12 0

From 13 8 (BG) and 11 5 (MG) in April 1975, it has improved to 12 9 (BG) and 10 5 (MG) in January 1976.

As regards the deterioration in the NTKM per tonne of wagon capacity (BG), this index is dependent on the NTKM of traffic moved and the total wagon capacity There has also been an improving trend in the NTKMs of traffic moved per day I will now give the figures for this For 1973-74 and 1974 75, they are 837 and 911 respectively

Some hon'ble Members have pointed out that the Claim Bill of the Railways has been going up The amount of compensation paid for loss of and damage to booked goods during 1972-73 was Rs 12 29 crores In 1973-74, it was Rs. 13 62 crores and in 1974-75 it was Rs 14 64 crores These annual increases in Claims Bill were much less than the rise in prices of commodities The House will appreciate that price index has a direct bearing on the amount of compensation paid by the Railways. From the month of June 1975, the prices have stabilised. After

[Shri Mohd. Shafi Qureshi]

the emergency, there is a drop in new claims. In a period of 5 months, from October, 1975, to February 1976, we received 52,000 claims less, and payment also went down by more than Rupees one crore. All efforts are being made to maintain this improving trend.

A small point was raised by Shri Bisht that the hill concession return tickets should also be made available for Nainital, Mussoorie and Almora. While the hill concession return tickets are already being issued for Nainital and Mussoorie, these are not being issued for Almora Out Agency as the same is not open for passenger traffic. It has already been decided to open this Out Agency for passenger traffic also and the appointment of the contractor as under process. As soon as the agency is opened for passenger traffic, hill concession return tickets will be extended to Almora Out Agency.

Shri Kiruttnan said that the levy of five percent/ten percent additional supplementary charge on goods traffic would tend to divert traffic to road. That point will be covered in the reply tomorrow by my senior colleague.

Another point was raised by Shri S N. Sinha that accidents, number of passengers killed and injured and compensation paid to victims of accidents have gone up during 1974-75 as compared to the previous year. The accidents had increased due to disturbed conditions of working culminating in the all India strike in May, 1974, which adversely affected maintenance of rolling stock, track and more particularly discipline among the railway workers. I am happy to report that this trend has been reversed during the last five months as a result of the general improvement due to the proclamation of emergency. While the number of persons killed had gone up during 1974-75 from 79 to 98, the number of injured had come down from 398 to 297. As the member is aware, the number of casualties in accidents is entirely fortuitous in nature. While one accident may result in a large number of casualties, a similar accident may not involve any casualty at all.

The increase in compensation is due to the upper limit for compensation having been raised from December 1973 onwards from Rs. 30,000 to 50,000 in the case of death or total disablement of a passenger without relating the amount to the income of the affected passenger.

Shri D. N. Tewari and Shri K. C. Pandey raised the question of gauge conversion of Barabanki-Samastipur line being expedited. The conversion of the section from Muzaffarpur to Sonpur is expected to be completed within a month and up to Chupra during 1977. Simultaneously, the conversion is being progressed from the Barabanki end.

Shri Mohanty said that sufficient funds should be allotted to Cuttack-Paradeep line. Rs. 1.2 crores have been allotted to this line in 1976-77 which will enable the completion of all works required for introduction of passenger services.

Sir, I have covered as many points as possible and the other points will be replied to by my senior colleague tomorrow.

श्री शिव कुमार शास्त्री (अलीगढ़)

सभापति महोदय, मैं इस उत्तम और संतुलित बजट के लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देने वालों सूची में अपना नाम भी अंकित कराना चाहता हूं । मैं समय की तंगी को देखकर भाषण नहीं देना लेकिन कुछ आवश्यक बातें हैं जिन की ओर मैं मंत्री महोदय का और उनके कर्मचारियों का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा ।

सबसे पहली बात भोजन और चाय की व्यवस्था के संबंध में है। विशेष रूप से शाकाहारियों को भोजन अच्छा नहीं मिलता और उन में भी जो केवल चपाती खाना चाहे तो वह चपाती किसी काम की नहीं होती। निकर्त अच्छी नहीं है और न उन में आटा अच्छा होता है। चाय की व्यवस्था जो इस समय शर्मेप में देने की है वह चाय नहीं होती काढ़ा होता है। कई बार वह ठंडी होती है और कई बार इतनी स्ट्रांग होती है कि उनसे दुगुना दूध मिला दिया जाए तब भी वह पीने योग्य नहीं होती। इन दोनों बातों में सुधार किया जाए।

डीलक्स गाड़ियों में जो सेकेंड क्लास है जिस में टू टायर चलता है एयर कंडशंड उनमें जो साइड की बर्थ होती है उन पर कोई आदमी लेट नहीं सकता है। आस पास की जो बैठने वाली सीटें है वह दिन मे उठा दी जाती है और जब सोने के टाइम में उन को बिछाते हैं तो ऊंट की तरह कमर ऊपर उठ जाती है। उनकी फिटिंग इतनी खराब होती है कि कोई आदमी उन पर सो नहीं सकता है। मैं एक बार इसके लिए लिख भी चुका हूं। कोई सुधार इसमें जल्दी होना चाहिए।

इसके साथ साथ मै अपने क्षेत्र की कुछ आवश्यकताओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं जो बहुत आवश्यक हैं। मैं 10 वर्षों से लगातार इस सदन में रेल डिबेट में कह रहा हूं कि अलीगढ़ से जब आप आगे हाथरस की तरफ जाइए तो पहला जो क्रासिंग का फाटक है उसपर ओवर ब्रिज नहीं है। प्रति वर्ष दो तीन बलिदान वहां पर होते हैं और इस वर्ष भी हुए हैं। मेरे यहां आने पर पहले वर्ष ही रेल विभाग ने लिखा था कि रेलवे का जितना भाग है उसको वह देने के लिए तैयार है, रेलवे खम्भे खड़े करके पुल बना देगा लेकिन एप्रोच रोड़ के लिए जिसका सर्वे कराने पर 24 लाख का एस्टीमेट आया था उसके लिए या तो अलीगढ़ शहर या उत्तर प्रदेश सरकार को खर्चा करना पड़ेगा। अलीगढ़ की म्युनिसिपैलटी जनता के हाथ में नहीं है। वह जिलाधीश के हाथ में है और उन्होंने लिखा कि इसको खर्च करने की स्थिति में वह नगरपालिका नहीं है। इस प्रकार की खींचातानी में जनता को तंगी हो रही है। मेरी प्रार्थना है कि इस सम्बन्ध में जो कुछ भी हो सकता हो उसको किया जाए।

अन्त में मेरा निवेदन है कि जितनी भी गाडियां चलती है उनमे वहा से रिजर्वेशन का कोटा थ्री टायर और टू टायर होना चाहिए। चाहे डीलक्स हो चाहे दूसरी गाडियां हो या जो जनता जयन्ती आपने चलाई है उनमें रिजर्वेशन होना चाहिए और कम से कम 6 बर्थ होनी चाहिए क्योंकि अलीगढ़ एक औद्योगिक शहर है और साथ साथ वहां पर बहुत बडा विश्वविद्यालय भी है।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI (Lakhimpur): Mr. Chairman, Sir, the Railway Minister and his two colleagues deserve congratulations and full-throated praise from all not simply because the train operation is efficient or the trains are running punctually but, according to me, for being able to enthuse and inspire lakhs of Railway employees to serve the Nation. They deserve congratulations from all for being able to make the Railway Board to walk the Railway Board which was the citadel of bureaucracy where every Member used to consider himself as the last of the Mugals. Now they have seen the

[Shri Biswanarayan Shastri]

writing on the wall and woke up and are doing their best.

Since time is short, I will confine my points only to local problems. In the Eastern region, railway communication is very very poor. It is a vicious circle. There is no industry. When the question of industry is considered, they say that there is no transport facility and when the question of extension of railway line comes up, they say that there is no traffic. Therefore, it is a vicious circle and this should be broken up.

In the Eastern Region, there are five States and two Union territories but there is no Rail Head in those States and Union Territories except Assam and Tripura. In Assam also, the Railway communication, as I have already stated, is very poor. There is a transhipment from broad gauge to metre gauge at Bongaigaon. As a result of this transhipment, lot of thefts and pilferages take place. Just now, the Railway Minister has said that during the last five months, the amount of claim for compensation is about Rs. 6 crores, that means one crore less as compared to the first half of the last year.

And I am told that a claim bill for about Rs. 2 crores or Rs. 3 crores is there from that region, due to transhipment and other difficulties. I, therefore, request the Railway Minister to take immediate steps for extension of the broad gauge line to Gauhati. Last year, there was some provision for this. But no actual work was done. I do not think that simply making a provision in the budget will ease the problem. He should take measures in right earnest.

The train communication from Ranapara North to Jonai, which is the last point of rail in the eastern-most part of India,—which is in my constituency—is not up to the mark; and it cannot be compared with any line in any part of the country. There the speed of the train is between 10 and 12 kms. an hour. If I travel from Delhi to Jonai, it takes about 80 hours of train journey.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: How many kilometres does it cover in 80 hours?

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: Upto Gauhati the distance is about 2300 kms. and thereafter about 500 kms. It is less than 3,000 kms.

There is no water in the compartments of trains running that section. On 26th February I travelled by train in that section. There was no water in the lavatory, even in the First Class. The water pipe was sealed permanently. It was not so only on that particular day. It was sealed, as if no water is necessary there. In the railway stations where the train stopped for an hour or two, there is no provision for drinking water. I met a railway official. He said that water there was not fit for drinking. He pasted label declaring that the water was unfit for drinking. That railway line runs through a very narrow track. To the north, we have the foothills of Arunachal Pradesh and to the south, Brahmaputra; in between the track is very narrow, *i.e.* 15 to 25 miles only. The entire region, particularly Ranapara North to Jonai is a backward area, where more than 30 per cent of the population consists of tribals.

This line is stated to be uneconomic. Why? It is not so because there is no passenger traffic. There are a good number of passengers. If the Railway Minister or any high railway official is prepared to come with me there, but without previous notice, I can show it. There, the TTEs and other railway employees collect money. It is common divisible pool. Many persons receive their share from it. I am not exaggerating a single point. If anybody can prove me to be false, I am prepared to resign. (*Interruptions*).

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: We are taking all your words as correct.

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI: There is no facility, even to issue tickets. Wherever there is a stop in that line, there is no railway employee even to attend to the work of issuing tickets at the booking office. The people living there are very simple. They are very much afraid of travelling without tickets; but they don't get the tickets. When they get into the train, some money is collected from them and it is kept by the officials. If a person can pay one rupee and travel he will naturally prefer it. It is the railway employees who are responsible for this. I have written many times about this matter to the Ministers of Railway, and the letter is forwarded to the divisional superintendent. The latter would submit a reply and the Minister would enclose that letter, along with his reply to me. The contents of the letters are: ticketless travel has been checked; and so many persons have been found travelling without ticket. But has the number of those from whom money has been realized, ever been counted? Last week I was there. I have seen things personally. There is a railway station at Silapathar, which is the station for the people of two divisions of Arunachal Pradesh.

The number of passenger embarking and disembarking there is more than 1500 according to the estimate of the Station Master there, but actually how many tickets are issued from that particular station? It is for the Railway Minister to check and verify.

Last year I requested the hon. Minister to introduce a direct train from Gauhati to that part of the country because it should not be neglected. As it is inhabited by tribal people and the region is backward, it will have a bad consequence if that part is allowed to be neglected permanently and for ever.

With these words, I support the Budget proposals.

SHRI RAJA KULKARNI (Bombay-North-East): At the outset, let me congratulate the Railway Minister on sparing the suburban commuters from a rise in trainfare. I am the President of the Federation of Bombay Suburban Passengers' Associations, which are 42 in number.

All this spectacular improvement in the railways' transport capability, high level of productivity, improved discipline and punctually and all other achievements, both quantitative and qualitative, as mentioned by the Railway Minister in his speech, take us to a height from where we can have a clearer vision of the inner and outer surfaces of this big mountain—the Indian railway system, which is the biggest in Asia and the second largest in the world.

There are three or four weak spots in the working of the railway system which have led me to the conclusion that while we have made some gains in production, to which the Minister of State referred to earlier, we are losing on the other side because of these week spots which are not necessarily on the raillines, but are mainly on the structural, financial, decision-making and planning side.

In the last Budget we were told that there would be a surplus of Rs. 23 crores, but we find that the year ends with a deficit of Rs. 62 crores. This kind of contradiction makes the public confused. The present Budget claims to show a surplus of Rs. 8 crores, but one does not know whether there would really be a surplus or a very big deficit at the end of the year.

The Railway Convention Committee has pointed out that the budget forecasting went very wrong. It was made on wrong assumptions about increase in freight traffic which did not materialise. The railways followed an investment policy on that basis. They have created more liabilities to pay for dividend.

[Shri Raja Kulkarni]

There is a growing inability of the Railway Board and the Railway Ministry to meet the requirements and the divident liability and other requirements of the general revenues. Why is this happening, when there is such marvellous achievement on the production side and on the transportation side? This is happening because there is basically something wrong. Even on the planning side, it has been stated that the Railways are not able to generate their own resources. It is because they are lacking even in the commercial principles to be followed in management policies. The Budget outlay' for the Railway is Rs 411 crores. Out of Rs. 411 crores, the General Revenues will provide to Railway Rs. 271 crores that is, about 66 per cent. The railways have still to depend for more than 50 per cent on their development projects, on the general revenue. They are far beyond in the objective of self-sufficiency that has been laid down by the Railway Ministry.

The main defect, we find is in the structural form, and in the decision-making, in the planning and in the functioning of the system. There is a basic weakness which the Railway Minister and the Railway Board are not trying to touch. They have now found out a new theory of what is known as "social burden". They are running some uneconomical lines. On passenger traffic, there is a deficit. How do we believe in these deficits? They do not have any accounting system on a sound commercial basis. For example, a deficit of Rs. 123 crores is shown on the passenger traffic earnings They do not have any costing system. They do not have commercial accounting. The modern accounting system is not introduced in the Railways. They have 14 computers. This is the biggest orgaisation in the country. The other organizations have not got so many computers. What are these computers doing there? They refuse to adopt to technological advance. As far as these computers are concerned, they are not using them properly. They are not exercising budgetary checks properly. They are not exercising inventory checks and other systems properly. That is why, there is a gap between the actual performance and that of the budget.

About passenger traffic. I am told that out of every ten passengers in the suburban trains of Bombay, four are either railway servants or government servants who hold free railway cards. The value of these cards is not credited to the account of the gross revenue of the passenger traffic. When it is deducted like other items, it is not reflected and it is very difficult to believe that the passenger traffic is in deficit. Therefore, my point is that because of the basic weakness, there is no justification to ask for compensation or any grant or subsidy from the general revenue. So long as advance technology is not being properly used, so long as these computers are not being properly utilized, and so long as the Railway Board and these nine zones are not being properly reorganized, it is very difficult to run the railways on sound principles of either commercial undertaking or of public utility We do not know what is the nature of the Railway Board. They are neither autonomous nor departmental. But they have given birth to an autonomous unit i.e. "Rail-India". They have conceived another autonomous unit, but they refuse to belong to the type of an autonomous unit.

Now, I come to a very important point about suburban train services. I want to highlight various lapses on their part. The Central Railways and the Western Railways bring in 30 per cent of the total gross receipts or traffic revenues of the whole railway system. But their share in the working expenses is only 27 per cent. That shows that they efficiently run railways but their needs are being neglected.

In the Bombay Division, and in Greater Bombay, they have sanctioned

some projects but have not been acted upon. There are many long-range projects which were sanctioned. The Metropolitan Project for the construction of the third terminus with an allotment of Rs. 7 crores was sanctioned in the Fourth Plan. It was to be ready and completed during the Fourth Plan period. It has not yet come up. One does not know whether it is coming up in the Fifth Plan

About the seventh corridor and the sixth corridor, the studies have been made but no construstion work has been started. Will the hon. Minister of Railways assure us that the Metropolitan project in Bombay and even in other metropolitan centres will come up during the Fifth Plan period.

Then, slow progress and delays are taking place in respect of the Diva-Bassein railway project. It is a 42-km. project at a cost of about Rs. 15 crores. It is not likely to be completed even or 1-4-1978 because allotment has not been made. A new third line, Karzat-Lonavala has also not come hp. We have been asking for Dadar terminus to be opened for local trains. They have not done anything on that.

As it has been stated by my other colleagues also, we have been saying that there is the necessity for introducing more additional trains, due to rapidly-increasing population, of Bombay every year specially on the suburban railway lines. There is not even an inch of plot lying vacant all along the suburban railway lines. It is continuously a built-up area right from Kurla upto Thana and further from Kalyan to Ambarnath. Therefore, we are asking for additional trains from Kurla to Thana and from Kurla to Kalyan. They have been saying, Yes, but not doing anything about it.

For level crossings, replacements and renovations, the Railways have sanctioned Rs. 41 lakhs. But only Rs. 1 lakh has been spent. No action is being taken about bridges at Ghatkopar and Kurla stations. Industrial products are detained on the roads and they are held up at the level crossings for hours together. The Railways are responsible for low efficiency and less production in a number of industrial units all along the suburban railway lines.

Again, automatic signalling project from Dadar to Lonavala was sanctioned and no progress has been made on that.

About arterial railway siding from Ghatkopar to Muland, the Railways have acquired the land and dislodged the people all along the railway line without providing any alternative accommodation. It is against the policy adopted by the State Government and the Bombay Municipality. The Railways have not taken the same attitude which the State Government and the Bombay Municipality have taken. If Railways take action under a crash programme, which they themselves have approved, people living in Bombay suburbs will get some relief.

Lastly, about the large-sized goods shed sanctioned at Bhandup and Muland, the Railway Ministry has not started with the construction work though the funds have been allotted. Only the land has been acquired. I would request them to take action at the earliest and expedite the Construction.

18.00 hrs.

SHRI K. PRADHANI (Nowrangpur): I have no suitable words to appreciate the performance of the Railways during the year 1975-76, specially after the declaration of Emergency, the trains run very punctually, the ticketless travel has been reduced to the minimum, and loading and unloading of wagons have gone on with record-breaking results. The Railway establishment, which is the biggest public undertaking in our country, has not only improved herself but also done well for the development of our economy in our country. During the short time I have, I cannot go into the details. I will come to my local problems

[Shri K. Pradhani]

There is a railway line in my constituency, which is known as Dandakaranya-Bailadilla- Kotavalsa- Railway line. It was constructed about 12 years back, and goods trains run since a number of years, but neither passengers nor private goods have been allowed on this line. This Dandakaranya area which is now known as Koraput and Bastar districts of Orissa and Madhya Pradesh, respectively, is the most backward area in our country, predominantly inhabited by tribals. These two districts, put together, make an area quite larger than any average State like Haryana, Punjab or Kerala. There are very important deposits like bauxite ore in Koraput district, iron ore in Bailadilla and very good hydel projects like Balimela, Indravati, Kholab and Machkund. Two have been commissioned already and the others are still to be commissioned. There is good infrastructure for the development of industries in this area The State Government and both the local representatives of this area have been pressing the Railway Ministry for the introduction of passenger and private goods in that area through this railway line. But it is unfortunate that the Railway Ministry have turned down our request repeatedly. I would bring to your kind notice that it will not cost more money, nor time, if passenger trains and goods trains for private goods also are introduced in that line. Daily, not less than 16 trains run up and down this railway line; one way they take iron ore from Bailadilla project to the port, and the other way, the trains run empty without any luggage. If private goods are allowed to be carried in that line, the empty trains can be utilised and some revenue can be earned at the same time; industries which have been pending since long, licences for which have been issued since long, for example, the aluminium factory, calcium carbide factory, paper mills and many other things, which are waiting for the availability of wagons, can be set up. That is why, I request the hon. Minister to consider this issue and sanction running of passenger-cum-goods trains in this line as early as possible.

MR. CHAIRMAN: Dr. Richhariya... Not here. Mr. Sanghi.

DR. KAILAS (Bombay South): There is not even one Member from the Opposition present in the House. Let this go on record.

SHRI N. K. SANGHI (Jalore): Sir, we have heard many good points of appreciation of the railway budget from various hon. Members, and we have had the pleasure of hearing the Minister of State in the Ministry of Railways, Mr. Qureshi, on some of the salient points, the efficiency and speed with which railway have been carrying on their activities in the year 1975-76. The performance of the Railways in the year 1975-76 has been excellent: the total originating traffic is likely to amount to 214 million tonnes during the year 1975-76, which has never been achieved by the Railways in the past; it will be four million tonnes more than what was targeted before; the wagon loading has been laudable; 25,000 wagons on broad gauge and 6,000 wagons on metregauge were loaded every day; which is one of the best performances in the last couple of two years.

The smooth movement of cement, coal and other essential commodities has brought a wonderful economy in the country. It has helped in price stabilisation and control of inflation and we must give due appreciation to the railways who have helped us in bringing these conditions by the proper movement of these essential commodities from one part of the country to the other day in and day out.

Besides these points, there has been something extraordinary. We have seen during the speech that more than 182 trains have been speeded up and 42 new non-suburban trains have been added. For all these years, we have been told that the passengers trains

are not paying and the railways were unable to carry new passengers trains. They do not have the passenger coaches and they could not carry more passenger traffic as the track was not available, but what we have seen is that 42 new trains have been started during the last year. This is a great achievement. We find that our rush on reservations has gone down and there is some relief. This relief is due to the fact that 42 new non-suburban trains have been added.

We would have, however, appreciated if the Railway Minister had told us the direction in which the Railways were going to project in the coming years. We would like to be told whether steam traction will continue in the country, or whether we are going towards dieselization or electrification. Unless we have taken a policy decision, we would not know the direction in which we are going. Are we going to have the broadgauge system, or are we to progressively convert our meter-gauges and other gauges to the broad-gauge system, or due to paucity of funds for the next twenty-five years, we are going to continue in this manner? These are the points in which we would have liked to be told about the Government policy. Our economy is very good, the railways are carrying the optimum load today and we have a bright future for the railways. We are told that the labour relations have improved. With this we would like to have been told, what are the pointers in which the railways are going in the next ten-twenty years, or one or two decades.

We should have some development fund for the development of railways. We would do well by levying a surcharge on the passengers, one rupee per passenger, or ten rupees per upper class passenger or even twenty rupees per air-conditioned passenger. This should be created and channelised for development of new lines only. For the last ten years. I had the pleasure and privilege of being a Member of this House. We have been told that the new lines are not coming because the funds are not available, but we have to do something. It is a commercial undertaking. . If it were a private undertaking, they would go to IDBI, or they would go to the World Bank, but here being a State-owned and one of the biggest public undertakings, the Railways today suffer for want of funds. If we cannot get funds, I do not think, we are doing a good work. We must generate funds for development of railways.

We have also been told that the position with regard to railway reservations has improved. What we have see in the past is that when the railway reservations were very heavy, they have been running extra trains, called duplicate trains. I ask and I would like to know, why can't we have a policy decision that where there is a heavy rush, and where the reservations are very high, we would have these duplicate trains go from the metropolitan cities, may be twice a week or thrice a week. These duplicate trains would take all the extra load. People would feel very happy. I think this is a matter which should be looked and implemented.

We have seen a change in the railway reservation system. It is a very good thing, it has brought good results. We can have reservation for any length of period. But in India, every person is not a tight-planning man. Somebody falls sick, or all of a sudden, there is a Government engagement, a lawyer has to go; that way a large number of people have to decide at a last minute. I think, it would be good if the Railways decide to block a certain percentage of seats in every train to be given two or three days earlier, rather give the entire hundred percent seats for advance reservation. That would possibly help the man, who has to make an emergent trip. I think, he would be willing to stand in the queue and buy his ticket if there is an emergency. The Railways should keep a percentage of seats for such people. I would suggest 30 per cent or 20 per cent to be blocked to be given three days in advance.

[Shri N. K. Sanghi]

There is another important matter. In Rajasthan for the last so many years we have been thinking that Jodhpur and Bikaner Mail coming to Delhi are heavily booked. There are first fights in the stations among the passengers for getting accommodation into the train. We have been pressing on the Railways at all levels, at the zonal level, at the General Manager level and even at the Minister's level we had discussions both inside the House and outside also. At least, for God's sake, get these trains hauled by diesel engines. We do not want you to increase the speed of the train. But at least if you put the diesel engine, it can haul more coaches, some extra coaches so that more people can be accommodated. Now they have to travel like goats and sardines with the compartments completely packed.

Now, we have been told about the Development Fund. From Mr. Qureshi's statement it is clear that there will be no new railway lines in 1976-77. It is really unfortunate that we do not have any new line. But what about Jodhpur-Jaipur line which has been inundated in the last rainfall. Every one knows that in the last 8-10 months absolutely no trains are going on in that track. It is about August 1975 that this track was submerged in water. Sambhar lake is the shallowest lake which is there. It is one of the important links that Rajasthan has to-day. The railway people know it, everybody knows it. I do not know what is happening. Why cannot we raise the level of the track L? Now by the time you the think the water will dry up, we will have the next rainy season and the whole thing will again get submerged and you will not be able to help us. This is a thing I feel definitely that emergency or no emergency, should be attended to? It is one of the vital points in our railways and needs immediate attention, even if you are not able to give any new railway line. There is something wrong in the land of Denmark.

I have been repeating here again and again that something should be done about the third terminal for Delhi. Sometimes they say it is Patel Nagar and sometimes it is Nizamuddin. Mr. Qureshi in one of his replies said that Nizamuddin has been decided. But what has happened to it ? Now we have a MINI terminal in Nizamuddin, but we have no third terminal at all. It is high time that these matters are decided. What about metre gauge trains coming to Delhi ? At the rate Delhi is developing, by the time you make up your mind about these terminals, you will not be able to bring Metre Gauge trains to Delhi.

Before I end, I would like to bring to his attention one thing. I was speaking in 1974 in the House asking for Railway Service Commission for Rajasthan. This is what I was told on the floor of the House:

> "... it has been decided that one service commission on the North-East Frontier Railway will be set up with headquarters at Gauhati, one branch office of the Northern Railway Subordinate Service Commission at Srinagar or Jammu as may be convenient, and one branch office of the Bombay Service Commission at Jaipur. I think that this should satisfy the demands so far as Rajasthan is concerned."

My point is only this thing, that something is said on the floor of the House and if that is not done, that is very derogatory. When we have been asking something and we have been promised on the floor of the house if we do not get it, what can we say to our people? It was carried in all the newspapers of Rajasthan that Rajasthan will have a service Commission office. It is a backward State. Industrially it has practically nothing and we thought that our people who have to travel thousand kilometres all the way to Allahabad will have no sense of participation and when we were told that a Service Commission office will be located at Jaipur, if it does not come with what face can we meet our people?

DR. KAILASH: That file is lost unfortunately in the Railway Board office.

SHRI N. K. SANGHI: What has the Minister to say on the assurance he has given on the floor of this House ?

Now we have been told that a lot of things are being done for amenities on the railways. I would suggest to the hon. Minister that on the Rajdhani Express and the De Luxe Express trains we have been introducing so many innovations. Why cannot we also introduce the facility of carrying the messages of passengers to persons outside as also carry messages from outside to the passengers? The tele-communication facilities are to-day so much geared up that it can undertake this job quite well. If we could provide this amenity as also to the passengers of the Rajdhani and De Luxe Express trains, I think it would be a very good system.

Just now a number of hon Members talked about some people being dismissed on the railways. In Rajasthan also many people have been dismissed. I know the reasons The railways have decided to provide employment to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people It is very good Their quota should be completed. But may I know: is that the reason why these who are employed for the last 2-5 years should be sent home ? If that be so, I would tell the hon Minister that it is going to create a lot of heart-burning among the employees of the railways. These people who are already in employment should not be disturbed. I request that all future employment should be barred to non S. C. & S T and only Scheduled Castes & Scheduled Tribes candidates taken up for those jobs

I would request, for God's sake, please do not dispense with the technically so-called casual labour. They have been there for the last many years. This has been done in Jodhpur. Mr. Mohapatra was also speaking about Orissa. These are the matters which I am sure the Hon. Minister will take into consideration. Otherwise, it will create lot of dissatisfaction and frustration among them. Otherwise, by and large, the Railways are progressing, the way the Railways are developing. I am sure, it is going to be a wonderful, gigantic public sector organisation. With these words I support the Demands for the year 1976-77.

श्री मोहन स्वरूप (पीलीभीत) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया इस संतुलित बजट के लिए मैं पंडित जी का और उन के सहयोगियों का आभार प्रकट करता हुं । इस हाउस में ही नहीं, इस देश के समस्त लोगो ने इस की भूरी भूरी प्रशंसा की है । अब चूंकि समय ज्यादा नहीं है, मैं कुछ बातों की तरफ ध्यान दिलाता, लेकिन अब मैं केवल अपनी कांस्टीट्युएंसी के बारे में हो कहना चाहूंगा ।

मेरा क्षेत्र पीलीभीत तमाम देश के पिछड़े हुए हिस्सों में से है । यहा पर अधिकतर पूर्वोत्तर रेलवे का भाग आता है और पूर्वोत्तर रेलवे वह रेलवे है जहां कि बहुत कम काम हुआ है । न तो नई लाइने बिछी है न ही पुरानी लाइनों का जीर्णोद्धार हुआ है । पीलीभीत से टनकपुर तक एक रेलवे लाइन जाती है । पिछले सालों में इसकी रफ्तार 11 मील प्रति घंटे की रही है, अब कुछ इम्प्रूव हो गई है । इसी तरह पीलीभीत से बरेली कुल 30 मील है, उसको तय करने के लिए चार घंटे लगते है जब कि बसें और टैक्सियां एक घंटे में पहुचाती है । परिणाम यह है कि बहुत सी सवारियां जो बरेली जाना चाहती है या बरेली से पीलीभीत आना चाहती है वह बसों मे या टैक्सियों से जाती है और रेलवे का बहुत बडा नुकसान इसमे हो रहा है । मैं चाहता हूं कि इस तीस मील के सफर को दो घंटे में तय करने की व्यवस्था की जाय ताकि ज्यादा से ज्यादा मुसाफिर रेल से सफर कर

[श्री मोहन स्वरूप]

उसके ओर जो रेलवे की हानि हो रही है वह बच जाए।

इसी तरह से वैगन्स का मामला है। वैगन्स के मामले में भी बड़ी त्रुटियां हैं। कभी कभी वैगन्स मिलते नहीं हैं और कभी पर्याप्त मात्रा में नहीं मिलते हैं। इसका परिणाम यह है कि बहुत सारा माल जो रेलों से जाता वह ट्रकों में जा रहा है। इससे रेलवे को बहुत बड़ी हानि हो रही है। इस मामले में भी कुछ देखभाल की जाए और सुधार किया जाए।

मेरा क्षेत्र पीलीभीत जैसा मैंने कहा पिछड़े हुए क्षेत्रों में से है और यह समझा जाता है कि इसकी उन्नति के लिए आवश्यक है कि इसको ब्राड गेज लाइन से मिला दिया जाए। मैं प्रस्ताव करता हूं कि शाहजहांपुर से पीलीभीत तक एक ब्रांच लाइन है मीटर गेज की इसको ब्राड गेज में परिवर्तित कर दिया जाए जिसमें स्टेशन बने हुए हैं, कोई पुल वगैरह भी नहीं बनाना है, सिर्फ ट्रैक बदलने का सवाल है। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी यह सुझाव मान ले और इसको बढ़ा कर टनकपुर तक कर दिया जाए टनकपुर से हल्द्वानी तक मिला दिया जाए तो मैं समझता हूं कि रामपुर से हल्द्वानी जाने वाली लाइन से वह स्वतः मिल जाएगी और एक बहुत बड़ा मार्ग मिल जाएगा।

मुझे विश्वस्त सूत्रों से ज्ञात हुआ है कि रेलवे बोर्ड का यह फैसला है कि वह साठ किलोमीटर की लाइनें जो सन् 1914 की लड़ाई के पहले बनी हुई थी वह हटा दी गई हों तो उनको फिर से रेस्टोर कर दिया जाएगा। इस तरह की कई रेलवे लाइनें देश में रेस्टोर भी की गई हैं। शाहजहांपुर से मैलानी तक जो लाइन थी उस के अवशेष बाकी है, स्टेशंस के निशान भी बाकी हैं। मैं चाहता हूं उसको रेस्टोर कर दिया जाए। शाहजहांपुर से पवायां होकर मैलानी तक 60 किलोमीटर की लाइन है। इसको रेस्टोर कर दिया जाए एक लाइन फर्रुखाबाद से शाहजहांपुर तक मंजूर हो गई है। सर्वे का काम हो गया है। मैं चाहता हूं उसको बढ़ा कर मैलानी तक कर दिया जाए। इससे एक बहुत बड़ी पूर्ति होगी। यह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है, इसमें सिवाय टूटी फूटी सड़कों के और कोई आने जाने का साधन नहीं है। मुझे ज्ञात हुआ है कि इसका सर्वे हो रहा है जो शायद जून जुलाई तक पूरा हो जाएगा। मैं मंत्री जी से नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहता हूं कि इस सर्वे के आधार पर वे इस लाइन को बनाने की अनुमति प्रदान करें।

हमारे यहां कुछ रेलवे ट्रेनों का काफी अभाव है। एक पैसेंजर ट्रेन बरेली से पीलीभीत होते हुए लखनऊ तक जाती है जो सुबह पांच बजे चलती है और शाम को 6-7 बजे तक लखनऊ पहुंचती है। हमारे यहां लोगों की बहुत बड़ी मांग है कि इस ट्रेन को एक्सप्रेस ट्रेन में परिवर्तित कर दिया जाए, यह सुबह चले और 11 बजे तक लखनऊ पहुंच जाए, इसी तरह से शाम को लखनऊ से चले और रात तक किसी वक्त पहुंच जाए।

इसी तरह से हमारे यहां शटल ट्रेनों की भी बहुत मांग है— जैसे बरेली से बहेड़ी, बरेली से बदायूं, बरेली से पीलीभीत। ये शार्ट-डिस्टेंस एरियाज हैं, इनमें यदि डीजल ट्रेनें चलें तो बहुत अच्छी बात है, यदि यह सम्भव न हो तो लोकोमोटिव की ट्रेनें ही चलाई जाएं। इससे वहां की जनता को बहुत आराम हो जाएगा, रेलवे की इन्कम में बहुत

वृद्धि होगी। मैं चाहूंगा कि मेरे इस सुझाव को नोट कर लिया जाए और क्रियान्वित करने के लिए जरूरी पग उठाए जाएं।

हमारे पीलीभीत शहर में "दिव्हा का रेलवे का पुल" है, यह पुल पहले रेल कम रोड़ के तौर पर इस्तेमाल होता था, लेकिन अब रोड़ का ब्रिज वहां अलग बन गया है, लिहाजा रोड के लिए इसको डिस्मैन्टिल कर दिया गया, सिर्फ रेलवे के लिए इस्तेमाल होता है। वहां सड़क का जो पुल बना है, वह काफ़ी फासले पर है, इस लिए बहुत से साइक्लिस्ट्स और पैडस्ट्रियन्ज इस पुल का इस्तेमाल करते हैं, चूंकि वहां पर सही कौरिडार नही बना है इसलिए बहुत परेशानी होती है।

इस सम्बन्ध में मैंने पुराने रेल मंत्री स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र जी के सामने एक सुझाव रखा था और उन्होंने उसकी देखभाल कराई भी थी। लेकिन वे तो अब दुनियां में नही रहे इस लिए अब पंडित जी से निवेदन करूंगा कि पुल के ऊपर कारिडोर बनाने की व्यवस्था करें ताकि जो पैदल और साईक्लिस्ट्स है, वे उस पुल पर से गुजर सकें और वहां के लोगो की परेशानी दूर हो सके।

एन० ई० रेलवे की एफिसियन्सी बढ़ाई जाए, वहां अभी भी वही पुराने डिब्बे और पुराने तौर-तरीके है इनमें परिवर्तन करके जनता की बढ़ती हुई आवश्यकता के अनुरुप उसको बनाया जाए, उसके फंक्शनिंग को अच्छा किया जाए।

इन शब्दों के साथ मै इस रेलवे बजट का अनुमोदन करता हूं और आप को धन्यवाद देता हूं कि आप ने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI VASANT SATHE (Akola): Mr. Chairman, Sir, I take this opportunity to congratulate Shri Kamlapati Tripathi. I think that he and his team will go down in the history of railways in this country for having turned the corner of the railways. It has prove that if you get a good Captain, even the bureaucracy feels it a pleasure to work hard and delivery the goods. I congratulate the Railway Board also on that.

Punctuality has been the first victory in the railways. But, in punctuality, I would like to say that if you keep first 40 hours for a train to come from Madras to Delhi and then say that well, it came one hour before time how will you say that it is punctual when actually the running time could be thirtyeight hours for it. We should therefore consider reducing the hours and be punctual on that. Today, we know how you and I come from the South and it is our daily experience that there is not only halt unnecessarily at a place longer but also the trains arrive at the station much before time and it has to wait for the signal for fifteen minutes or so. Therefore, I would request you to consider improving speed with punctuality.

The next point I would like to deal with is that catering must be improved. Let us add a little cleanliness with catering I do not want to show you the piece of cloth—I am ashamed to do it—which I found a bearer using on Calcutta Nagpur-Bombay mail. It so happened that the bearer—poor fellow—brought a cup which had some dirt attached to it I asked him to have it cleaned Somehow it so happened that I had to go out and I saw this bearer taking out a cloth from his pocket and cleaning the cup. I could never take my tea thereafter. It is not his fault. He touched my feet and said, "Please, don't complaint." We only get this piece of cloth from Calcutta to Nagpur and we have to clean the table, cups, etc., with it. Probably he used it for his personal hygiene also. I beg of you Panditji and particularly when there is another gentleman 'Haji' and also

[Shri Vasant Sathe]

'Sardarji' who will never tolerate unhygienic conditions.

My other request is that near Nagpur there is a nullah. It is literally a nullah. It gets over-flooded in the rainy season. In that nullah some poor women who came some years back have somehow found place and settled. The railways do not need that piece of land. It cannot use it. All I am saying is if you could consider rehabilitating these poor people there it is not going to be much sacrifice to the railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): Did you write to me about it?

SHRI VASANT SATHE: Yes, Sir, I have written to you about it. The next point I would like to mention is about your ticket checking staff which has been demanding for a long time that they should be treated as running staff. They are afterall running. If you say the conductor comes in the running staff but the ticket checking staff who runs with the trains is not covered under running staff then I do not understand the difference. Therefore, please treat them as running staff and give them better facilities. As I happen to be connected with their association so I am making this request.

Further, in some of the air-conditioned trains which particularly run from South to North it is our experience that except in summer the sitting chair cars practically half of them go empty. We import something of European countries where distances are covered in four to five hours. Here how is it possible for a person to go sitting for two nights from Delhi to Madras. I have experienced it. Since you cannot sit during the night the passengers invariably sleep in the gangway or down below. I had sat with one of the railway officers and suggested to reducing 10 seats and have sleeping berths. You will not lose any fare and people will also go sleeping. I know you are thinking of new bogies but why don't you convert these bogies and have sleeping berths.

Then my next point is about electrification on the railways. I know railways have a long-term plan but there are some tracks as upto Bhusaval you have already done electrification. I believe with the new improvements in our electricity generation....

MR. CHAIRMAN: You are irresistibly persuasive today, Mr. Sathe!

SHRI VASANT SATHE: Particularly with you in the Chair. I am trying to follow you.

Kindly consider this. You have come up to Bhusaval. On the eastern side also. I believe you have already covered a certain distance. There is a missing link. With the new improvements in electricity generation. I am sure you could complete that. The speed will increase, travel will increase, savings will increase and you will have more rolling stock to use for other things.

Then opening up of backward areas. This is the accepted policy. This is apart from the hilly and other tracts. Two-thirds of the minerals of the entire Maharashtra and 90 per cent of the forest products lie in Chanda, in that one area.

AN HON. MEMBER: Industrial estate.

SHRI VASANT SATHE: You have got the MG railway coming from Khandwa going south. If only 80 kms. distance from Chanda is connected, you can avoid the whole circuitous route for carrying cement, coal, lime, iron, bauxite forest products etc. It will be such an excellent proposition for the railways. Kindly consider this. I was told that within five years, whatever amount you spend will not only be paid off but you may get even more. Therefore, it is an economic proposition, apart from opening up backward areas and promoting national interest, which should be considered to improve and augment the resources of the railways themselves.

The last point I would make is for better turnover and earnings. You have already achieved this. Formerly you were on the defensive. Arguments were given 'What can you do'? The wagons stand at a particular station for days together, for loading, unloading'. Now if we can improve the rolling of the wagons, much can be done. It has been done; I started by congratulating you, but even today quite a bit can be done. As my friend has said, for every industry in the country the best method of accounting is what is known as cost accounting. At least on the railways, let us introduce cost accounting, not the chartered auditor accounting, which is only balance sheet totalling where they only find how much you have spent 'have you got the vouchers? If you have the vouchers, all right, passed'. It is not costing; costing is by a cost accountant. Then you know whether your inventory is properly spent or utilised. The Railways are the biggest buyers with the biggest inventory in the country. Consider how much can be saved if a real effort is made.

Therefore, I not only congratulate you, but next time you come, I am sure you will come not only with a surplus budget but with a substantial amount of the Railways for themselves. God bless you.

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) : चैयरमैन महोदय, तीन दिनों से रेलवे बजट पर बहस हो रही है और...

MR. CHAIRMAN: He might continue tomorrow.

18.35 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 18, 1976/*Phalguna* 28, 1897 (*Saka*).